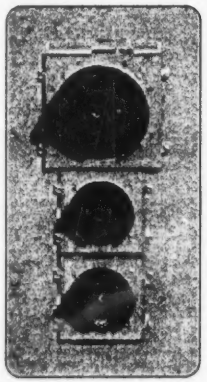
Canada's Road Safety Targets to 2010



Transport Canada Transports Canada

TP 13736 E

Canada

Table of Contents

Executive Summary i
1 **Background** 1
2 **Objectives** 1
3 **Canada's Vision** 1
3.1 The Vision — An Evolutionary Process 1
3.2 Initiatives Adopted in Support of Road Safety Vision 2001 2
3.3 Canada's Performance 2
3.4 Canada's International Ranking 2
3.5 Trends Among the Top Ranked Countries 3
3.6 Trying to Explain Canada's International Ranking 4
3.6.1 Targets/Programs/Initiatives: Some Examples 4
3.6.2 Victim Mix 5
4 **Making Roads Safer for Canadians: Enhancing the Vision With Targets** 7
4.1 Time Frame for the Next Generation Vision/Targets 7
4.2 Target/Priority Setting 8
4.2.1 Enhance Existing Targets/Measures 8
4.2.1.1 National Occupant Restraint Program 2001 (NORP 2001) 8
4.2.1.2 Strategy to Reduce Impaired Driving 2001 (STRID 2001) 9
4.2.2 Establishing New National Targets for Road Safety Vision 2010 10
4.2.2.1 High-Risk Drivers 10
4.2.2.2 Young Drivers 11
4.2.2.3 Vulnerable Road Users 12
4.2.2.4 Commercial Vehicle Safety 13
4.2.2.5 Rural Road Safety 14
5 **Factors Influencing the Vision** 14
5.1 Improved Crash and Exposure Data 14
5.2 Safer Motor Vehicles 16
5.3 Enhanced Enforcement Initiatives 18
5.4 Road Infrastructure Initiatives 19
6 **Discussion** 20
7 **Recommendations** 21

Appendices
Annex A - Road Safety Vision Statements of OECD Member Countries
Annex B - Road Safety Targets in OECD Member Countries
Annex C - Targets Proposed for Road Safety Vision 2010
Acknowledgements

Executive Summary

- Canada's inaugural national road safety vision — "to nave the safest roads in the world," and plan, Road Safety Vision 2001, were adopted by the Council of Ministers of Transportation and Highway Safety in 1996.
- Initiatives undertaken in support of the Vision (1996-2001) have helped progress the plan's strategic objectives: heighten awareness of road safety issues among the general public, foster cooperation and collaboration among road safety agencies, provide more focused enforcement and improve data quality and collection practices.
- Canada's level of road safety during 1998, as measured by road users killed per registered motor vehicle, improved by almost 9% since the Vision was adopted in 1996. During the same three-year period, the actual number of road users killed and seriously injured decreased by 5% and 8%, respectively, over comparable 1996 figures.
- Although Canada's fatality rate per 10,000 motor vehicles registered decreased from 1.79 in 1996 to 1.63 during 1998, its international ranking among Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) member countries decreased to 9th from 8th during 1996 and 1997 because some other countries achieved even more impressive gains during the same period.
- In October 2000, the Council of Ministers for Transportation and Highway Safety approved a longer term successor plan, called Road Safety Vision 2010, to carry forward the work of Canada's inaugural national road safety plan.
- Road Safety Vision 2010 will retain the Vision and its strategic objectives, and also include an overall national target and sub-targets (to be monitored annually and revised in 2006, if necessary).
- The targets approved as part of Road Safety Vision 2010 are intended to provide road safety stakeholders with broad-based benchmark data of key road safety indicators, against which intervention efforts can be measured.
- The national target calls for a 30% decrease in the average number of road users killed and seriously injured during the 2008-2010 period over comparable 1996-2001 figures.
- The sub-targets include:
  - minimum seat belt wearing rates of 95% and proper use of child restraints by all motor vehicle occupants; (National Occupant Restraint Program 2010);
  - a 40% decrease in the number of unbelted fatally or seriously injured occupants (National Occupant Restraint Program 2010);
  - a 40% decrease in the percent of road users fatally or seriously injured in crashes involving a drinking driver (Strategy to Reduce Impaired Driving 2010);
  - a 20% reduction in the number of road users killed or seriously injured in speed and intersection related crashes;
  - a 20% decrease in the percent of drivers who commit three high-risk driving infractions (two if they are alcohol-related) within a two-year time frame;
  - a 20% decrease in the number of young drivers/riders (those aged 16-19 years) killed or seriously injured in crashes;
  - a 20% decrease in the number of road users killed or seriously injured in crashes involving commercial carriers;
  - a 30% decrease in the number of vulnerable road users (pedestrians, motorcyclists and cyclists) killed or seriously injured, and;
  - a 40% decrease in the number of road users fatally or seriously injured on rural roadways.
- In addition to the adoption of quantitative targets, the successor plan also recommends the adoption of graduated licensing schemes in all jurisdictions; the use of innovative community policing protocols; public education campaigns to promote safe cycling; and enhancements to crash and exposure data capture, transfer and linkage.
- Achievement of these targets would reduce Canada's road fatality total to fewer than 2,100 by 2010.

102-00100

1 Background

In the late 1980s, road safety targets were a fairly unique phenomenon found in only a few developed countries. Today, most advanced countries have either a road safety vision or targets or a combination of both in place to help make road travel safer. The well documented success, both quantitatively and qualitatively, of target setting initiatives in countries such as Great Britain has made the practice of adopting targets almost a necessity among countries that are seriously committed to improving their level of road safety. Summaries of the visions and road safety targets adopted in Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) member countries are found in Annexes A and B in the Appendices.

2 Objectives

Canada adopted its inaugural Road Safety Vision in 1996. The objectives of this paper are to report upon the improvements in the level of road safety that have occurred in Canada to date as a result of programs and initiatives implemented in support of the Vision and to propose the adoption of a successor plan that is augmented by specific targets. It is hoped that the inclusion of targets with the successor plan will garner broad buy-in from road safety stakeholders and the general public alike as well as provide Canada's road safety community with the impetus to achieve its vision of having the world's safest roads.

3 Canada's Vision

Canada's Vision is to make our roads the safest in the world. The Vision was adopted by the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) and officially endorsed by all ministers of Transportation and Highway Safety in 1996. The Vision is a national effort that is supported by all levels of government as well as key public and private sector stakeholders. The strategic objectives of the current five-year plan, known as Road Safety Vision 2001, aim to raise public awareness of road safety issues, improve communication, cooperation and collaboration among road safety agencies, toughen enforcement measures and improve national road safety data collection and quality.

3.1 The Vision — An Evolutionary Process

Canada's foray into road safety goal setting occurred because road safety experts felt that although considerable improvement had occurred during the previous thirty years, travel on Canadian roads could still be made much safer. Consequently, a broad range of initiatives that focused on road users, road networks and vehicles were enhanced or initiated following the adoption of the Vision in order to make travel on Canadian roads safer.

Some of the more notable milestones that were adopted in Canada due to the efforts of the Canadian road safety community during the three decades prior to the introduction of the Vision were drinking driving laws, key Canadian motor vehicle safety standards (e.g. front occupant crash protection, daytime running lights) mandatory seat belt use laws, the National Occupant Restraint Program (NORP) and the Strategy to Reduce Impaired Driving (STRID). These road user and vehicle initiatives combined with jurisdictional road infrastructure improvements and less obvious factors such as improvements in the field of health care contributed largely to a more than halving of the peak number of fatalities during the period despite a more than doubling of vehicles on the road.

However, despite these improvements, it was felt that Canada's level of road safety was stagnating during the early 1990s. The national seat belt usage rate remained almost unchanged at about 90% while alcohol use among fatally injured drivers and pedestrians remaining fairly constant at close to 40%.

It was felt that the shared nature of federal-provincial/territorial responsibilities for road safety in Canada would benefit from a more uniform and focused approach to the planning of a national

road safety program. The adoption of Road Safety Vision 2001 is still the Canadian road safety community's most comprehensive national effort to date at making Canadian roads safer.

3.2 Initiatives Adopted in Support of Road Safety Vision 2001

Initiatives undertaken by Canada's road safety stakeholders have made Canadian roads safer.

The two most stellar programs that are currently in place to support the Vision are the National Occupant Restraint Program 2001 and the Strategy to Reduce Impaired Driving 2001. Both programs have extensive buy-in from all provinces and territories. These initiatives existed prior to the adoption of the Vision and both added "2001" to their program names to reflect their support of the Vision. The objectives of NORP 2001 remained unchanged from its predecessor, NORP, — 95% seat belt usage rate and proper use of child restraints by all light duty vehicle occupants. The goal of STRID 2001 was expanded to include a 20% decrease over average 1990-1995 totals in the percent of road users killed or seriously injured in crashes where alcohol was involved. Until very recently, these two initiatives were the only two national programs with clearly defined targets.

Other important initiatives that have been undertaken since the adoption of the Vision in 1996 include the creation or enhancement of nationally representative task forces, committees and/or project groups on such diverse subjects as high-risk drivers, commercial vehicle safety, data management, new road safety research, integrating road safety considerations into road design and operations, and speed and intersection safety.

National public safety agencies such as the Canadian Association of Chiefs of Police have relied heavily on the guiding principles of the Vision to develop road safety messages that help raise awareness of topical issues not only among its own membership but also among the general public.

Jurisdictional- or community-specific initiatives that were undertaken to make road use safer and which at the same time are consistent with the guiding principles of the Vision include programs governing graduated licensing, school bus safety, designated community safety zones, winter driving, holiday congestion and cyclist and pedestrian safety.

Federal government research findings and voluntary technological improvements made by industry to enhance existing motor vehicle safety standards (e.g. less aggressive air bags to provide improved protection for smaller or out of position occupants) or comply with proposed new regulations (e.g. industry improving the side door strength of passenger vehicles in anticipation of a side impact regulation) have made road travel safer for motor vehicle occupants. Promotional initiatives, such as Car Time 1-2-3-4, have also supported the Canadian road safety community's goal of having the world's safest roads.

3.3 Canada's Performance

The number of road users killed and seriously injured in traffic crashes during 1998 were lower by 5% and 8%, respectively, than 1996 levels when the Vision was adopted. And Canada's "level of road safety," as measured by "deaths per registered vehicle" decreased by almost 9% during the same period.

3.4 Canada's International Ranking

Canada's road fatality rate in 1998 improved to 1.63 per 10,000 motor vehicles registered from 1.79 in 1996, when the Vision was adopted. Despite two successive years of fatality rate improvements, Canada's international road safety ranking decreased slightly.

In 1998, Canada ranked 9th, down from 8th in 1996 and 1997 among the 29 member countries of the Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD). In 1998, the Netherlands and Germany, whose road safety rank was identical to Canada's in 1997, achieved the most impressive gains over the previous year. The

safety improvements realized in Germany during 1998, where the focus of road safety initiatives was on rural roads and moped/motorcycle riders, enabled it to displace Canada as the country with the 8th best road safety record. Countries whose fatality rate in 1998 ranked ahead of Canada's (1.63) were Sweden (1.18), Great Britain (1.25), Switzerland (1.37), Japan (1.40), Norway (1.42), Australia (1.46), the Netherlands (1.48) and Germany (1.57).

3.5 Trends Among the Top Ranked Countries

Providing a simple explanation of why Canada's "level of road safety" improved by almost 9% during the past two years and still lost ground to other countries can be viewed either as a simple or next-to-impossible task. The simple explanation is that the slight increases in seat belt and proper child restraint use and a modest decrease in the percent of drivers fatally injured who were legally impaired did not sufficiently outweigh the safety improvements made in other countries during the past two years. The less obvious explanation is that there are intangible factors at play that impact different countries in very different ways. Examples of these intangible factors that affect Canadians include country size, low population density, lack of public transportation alternatives and climate. These factors have effectively forced Canadians to rely heavily on motor vehicles as their primary means of transportation. Both explanations probably contributed to Canada's diminished ranking to varying degrees.

Table 1, which illustrates the percentages that each road user class comprised of total fatalities among the 13 "safest" nations during 1998, clearly reflects Canadians' (and Americans') greater reliance on passenger vehicles for transportation than other top ranked countries. However, this table also shows that the same factors mentioned above contributed largely to considerably different distributions of vulnerable and non-vulnerable (non-motor vehicle occupant) fatalities in other countries.

TABLE 1
Distribution of Traffic Fatalities By Road User Class (%)
Selected OECD Member Countries — 1998

Country	Pedestrians	Cyclists	Motorcycle/ Moped Riders	Motor Vehicle Occupants
SWEDEN	13.0	10.9	9.8	66.3
GREAT BRITAIN	26.5	4.6	14.6	54.3
SWITZERLAND	20.4	7.9	15.4	56.3
JAPAN	28.3	12.6	18.3	40.7
NORWAY	14.2	7.1	13.1	65.6
AUSTRALIA	18.1	2.5	10.3	69.1
NETHERLANDS	10.3	18.2	15.5	56.0
GERMANY	13.9	8.2	13.0	64.9
CANADA	14.1	2.7	5.8	77.4
FINLAND	15.5	13.5	6.3	64.8
ITALY	13.4	5.8	18.9	62.0
AUSTRIA	17.1	5.9	12.5	64.5
UNITED STATES	12.8	1.9	5.6	79.7

Source: International Road Traffic and Accident Data Base (IRTAD)

Table 2 provides a snapshot of fatality rates and corresponding road safety rankings for the top ranked countries in 1998 and where they were positioned in terms of "safest roads" at five-year intervals during the preceding 24 years. Clearly, there are some surprising and consistent patterns — the US being top ranked in 1975 and decreasing steadily during the intervening years, the steady improvements in Great Britain and Switzerland since 1990, and Sweden remaining at or very near the top during the entire period. The figures in this table also show that Canada's ranking has been gradually slipping from 6th in 1975 to its current 9th place ranking. This table also shows that in addition to the steady trend as described above for Sweden, some country's rankings were quite volatile. Five of the eight countries that

TABLE 2

Road Safety Ranking (Based on Fatality Rates Per 10,000 Motor Vehicles Registered)
Selected OECD Member Countries — 1975-1998

Country	Fatality Rate per 10K MVRs						Road Safety Ranking					
	1975	1980	1985	1990	1995	1998	1975	1980	1985	1990	1995	1998
SWEDEN	3.76	2.49	2.17	1.79	1.31	1.18	3	2	2	2	1	1
GREAT BRITAIN	3.80	3.31	2.49	2.14	1.43	1.25	4	5	4	3	3	2
SWITZERLAND	5.85	4.47	2.73	2.45	1.68	1.37	8	10	6	10	4	3
JAPAN	4.28	2.73	2.38	2.36	1.76	1.40	5	3	3	8	5	4
NORWAY	3.61*	2.39	2.16	1.51	1.32	1.42	2	1	1	1	2	5
AUSTRALIA	5.82	4.32	3.23	2.31	1.84	1.46	7	9	12	5	6	6
NETHERLANDS	6.32	4.26	2.80	2.33	2.02	1.48	10	8	7	6	11	7
GERMANY	7.21	4.88	2.88	2.64	1.99	1.57	12	12	8	12	10	8
CANADA	5.31	4.00	2.95	2.34	1.96	1.63	6	6	9	7	8	9
FINLAND	7.19	4.01	3.15	2.90	1.99	1.73	11	7	11	11	10	10
ITALY	6.02	4.71	3.11	2.27	1.95	1.79	9	11	10	4	7	11
AUSTRIA	11.59	7.18	4.78	4.19	2.75	2.00	13	13	13	13	13	12
UNITED STATES	3.23	3.16	2.65	2.42	2.12	2.02	1	4	5	9	12	13

* Estimate. Source: International Road Traffic and Accident Data Base (IRTAD)

ranked ahead of Canada during 1998 also ranked behind Canada at some point during the 1985-1998 period. For countries such as Switzerland, Australia and Germany, it appears to be a case of gradually improving road safety records. For Japan and the Netherlands, it appears to be more a case of road safety records that were traditionally quite good, that slipped somewhat and then returned to their previous rankings following the implementation of some rigorous road safety interventions. An important point to be made here is that genuine and lasting improvements can and have been realized. Table 2 shows that varying levels of improvement occurred, at least in terms of lower fatality rates, at each five-year interval among all countries during the entire period examined.

3.6 Trying to Explain Canada's International Ranking

3.6.1 Targets/ Programs/Initiatives: Some Examples

Most countries which introduced quantifiable targets have benefited greatly, as their fatality rates have improved at a faster pace than those countries who did not have them in place. Prime examples include Sweden, Great Britain, the Netherlands and Australia who are establishing their second or third generation targets in support of their objectives. As previously stated, Annexes A and B in the Appendices provide an overview of vision statements and targets as well as a summary of initiatives or road safety plans adopted in OECD member countries.

As evidenced in Table 1, Sweden's international road safety position has always been at the forefront, ranking either first or second throughout the period examined. Despite its front-running position, Sweden, in 1989, decided that tough measures were necessary to stem the 20% fatality increase that occurred between 1982 and 1989. During the 1990 and 1994 period, the Swedes lowered their legal Blood Alcohol Concentration (BAC) limit to 20 mg%, increased the number of breath tests administered, introduced photo radar and doubled the price of gasoline. The net effect was a 35% decrease in fatalities during the period. Buoyed by the success of these initiatives, the Swedes in 1997 introduced their

Vision Zero strategy and corresponding targets (see Annexes A and B) to help them reach their ambitious objective.

Great Britain first introduced targets in 1987 to accelerate casualty reductions and to heighten awareness of road safety initiatives. The target reductions for fatalities and serious injuries established during the 1987 campaign, which focused on drinking-driving initiatives, increased seat belt use, changing public attitudes and road infrastructure improvements, were achieved before the target date of 2000. Great Britain's current road safety targets for 2010 focus on enhancing existing programs that were initiated for the inaugural target setting exercise, such as driver impairment (drinking-driving, drugs and fatigue), enforcement, vehicles and infrastructure as well as public education campaigns. The focus of new initiatives will be on improved standards for driver training and testing, motorcycle safety, child road safety, vulnerable road users and campaigns aimed at reducing the incidence of speeding.

Previous road safety targets established by the Netherlands achieved limited success. In 1996, several Dutch ministries jointly adopted a multi-faceted strategy called sustainable road safety. While the initiative will encompass a variety of activities including ambitious long term casualty reductions and programs focusing on drinking and driving and non-use of seat belts and speeding, the main thrust of the strategy is to establish partnerships at the national, regional and local levels to re-engineer the road network over a period of time, with a greater emphasis on safety. To date, the initiative has proven quite successful, as the Dutch fatality rate has decreased by 15% since the program's inception.

The steady improvements in Australia's fatality rate during the past decade enabled it to surpass both Canada and the Netherlands in its international ranking. Australia is similar to Canada in that responsibility for its road safety programs is shared between the federal and jurisdictional governments. Australia's improved safety rating has resulted from the initiatives adopted as part of their 1992 national strategy. Some of the main initiatives introduced were tougher regulations and enforcement measures, better roads, safer vehicles and an improved social consciousness among its road users. The objective of Australia's current road safety plan is to reduce the number of road fatalities per 100,000 population by 40% by 2010 (compared with 1999).

The four countries briefly mentioned have adopted what they perceive to be tough but achievable targets that have garnered broad political and societal "buy-in" and as a result have achieved considerably improved safety levels for road users.

3.6.2 Victim Mix

Among all countries found in Table 1, only the United States has a victim mix similar to Canada's. Approximately 80% of fatally injured road users in Canada and the US were motor vehicle occupants and a further 5-6% were victims of motorcycle/moped crashes. At the other end of the spectrum, only 41% of Japan's fatally injured road users were vehicle occupants. Table 1 also shows that more than one in four fatally injured road users in Japan and Great Britain were pedestrians, almost one in five were moped/motorcycle riders in Italy and Japan and almost one in five was a cyclist in the Netherlands. Clearly, these varied victim mixes have a considerable impact on the type and magnitude of road safety initiatives introduced in these countries. In spite of trailing only the United States in terms of its distribution of occupant fatalities to total fatalities, Canada ranked 5th among the 13 countries examined in terms of vehicles registered per population, with several countries following closely behind. So, the increased exposure to motor vehicle use one might have expected to have contributed to the higher proportions of occupant fatalities in Canada does not appear to exist. It should however be mentioned that a considerably more reliable measure of exposure to vehicle use would have been vehicle kilometrage data, if it were available in all countries examined.

CHART 1

Occupant Fatality Rates Per 10,000 Motor Vehicles Registered (Excluding Motorcycles)
Selected OECD Member Countries — 1998

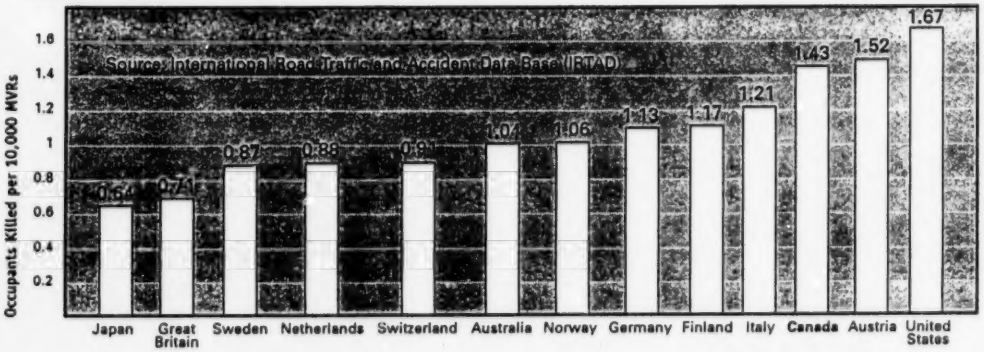


Chart 1 demonstrates that the eight countries whose "overall levels of road safety" currently are ranked ahead of Canada's all have dramatically lower occupant fatality rates than Canada. Collectively, their average occupant fatality rate per 10,000 motor vehicles registered was 1.13 during 1998. As evidenced below, Canada's occupant fatality rate during 1998, at 1.43 was considerably higher.

Canadian drivers exhibit considerably different seat belt usage patterns than drivers in other countries. Table 3 shows that, in Canada, driver seat belt use was considerably higher on urban roads than on rural roads. However, it must be mentioned the rural seat belt use figure was derived from only one province (Alberta) while the urban figure was derived from a nationally representative survey. All other countries that collected driver seat belt use information for more than one road type showed that usage rates were consistently higher on rural roads and/or motorways than on urban roads.

Although the initiatives undertaken under the auspices of NORP 2001 and STRID 2001 — Canada's two most noteworthy national road safety initiatives — have enhanced motor vehicle occupant safety in Canada, recently completed research has shown that close to 40% of fatally injured occupants were unbelted and almost the same proportion had consumed alcohol or were legally impaired at the time of crash involvement. Influencing this group of hard core high-risk road users has proven extremely difficult. The results of the recent rural seat belt use survey in southern Alberta which indicated that only 69% of light duty vehicle occupants were belted and the fact that approximately 80% of drivers are

TABLE 3

Seat Belt Use Among Drivers (%) According to Roadway Type
Selected OECD Member Countries — 1998

Country	Roadway Type		
	Urban	Rural	Motorway
GERMANY	90	94	97
JAPAN	87	N/A	94
SWEDEN*	85	87	97
NORWAY*	80	93	96
CANADA	92	69[1]	N/A
GREAT BRITAIN*	88	N/A	N/A
FINLAND	84	93	N/A
SWITZERLAND	63	75	86
NETHERLANDS	67	80	80
AUSTRIA*	69	75	80
UNITED STATES	69	N/A	N/A

* Denotes 1997 data. Source: International Road Traffic and Accident Data Base (IRTAD)
[1] Data only available for 1999 from Alberta.

TABLE 4

Percent of Dead Drivers Who Were Legally Impaired
Selected OECD Member Countries — 1997/1998

COUNTRY	% LEGALLY IMPAIRED	NOTES
JAPAN	5	Illegal BAC limit is >=50mg%.; law in place since 1970; dead driver figure is estimated based on DWI surveys which show 1% alcohol use among nighttime weekend drivers.
NETHERLANDS	8	Illegal BAC limit is >=50mg%.
GERMANY	11	Illegal BAC limit is >=50mg%.; dead driver figure is downward biased due to under-recording of BAC tests for single vehicle crash victims.
SWEDEN	16	Illegal BAC limit is >=20mg%.
GREAT BRITAIN	20	Illegal BAC limit is >=80mg%.
FINLAND	24	Illegal BAC limit is >=50mg%.
UNITED STATES	28	Illegal BAC limit is 80mg%. in 15 states & 100 mg% in 33 states.
CANADA	32	Illegal BAC limit is >=80mg%.

Source: Peter Wilding; European Commission : The Comparability of Alcohol Injury Road Accident Statistics Between Member States and Their Interpretation in the CARE Database.

killed in areas designated as rural may in part help explain the large proportion of unbelted dead drivers as well as the overall distribution of occupant fatalities to total fatalities in Canada.

4 Making Roads Safer for Canadians: Enhancing the Vision with Targets

The general consensus among road safety professionals in many countries is that tough but achievable quantifiable targets are extremely useful devices that help elicit a broad "buy-in" from both politicians and the general population for the initiatives being adopted. Idealistic goal statements or visions, which are sometimes regarded with cynicism, serve as flash points for actions to help raise awareness of road safety issues and in the establishment of quantifiable targets to achieve goals.

Since the inception of the Road Safety Vision 2001 program, progress has occurred. Canada's fatality rate has steadily decreased on a per registered vehicle basis and the number of road users killed and seriously injured has also declined. In addition, the Canadian public has demonstrated an increased awareness of and interest in road safety issues since the program began. It is concluded that the vision and targets have been useful, and should continue. The introduction of additional quantifiable sub-targets which focus on the most highly visible road safety issues facing Canadian road safety stakeholders should help make road travel in Canada safer.

4.1 Time Frame for the Next Generation Vision/Targets

The time frame for the inaugural vision was five years — from 1996 until 2001. However, 2002 is rapidly approaching and the wheels must be set in motion for the smooth transition of a successor plan. The establishment of a nine-year successor plan for

the period 2002-2010, called Road Safety Vision 2010, should be undertaken to build upon the success of the existing program as well as to allow new programs to be effectively established and to support the introduction of targets in areas not previously addressed on a national scale. A nine-year time frame would provide the Canadian road safety community with an overriding theme for a sufficiently lengthy period to permit the development and implementation of new or enhanced strategies to help it achieve its goal. The targets should be closely monitored, reported upon, and adjusted if necessary at the midpoint of the successor plan, in 2006. At the present time, most of the OECD member countries whose road safety record is deemed to be better than Canada's have targets with lengthy time frames (approximately ten years or longer) in place for the achievement of their visions and/or targets.

4.2 Target/Priority Setting

The adoption of the Road Safety Vision 2001 initiative with the goal of having the safest roads in the world was the Canadian road safety community's first foray onto the international road safety stage. The establishment of an overall national target for reductions in fatalities and serious injuries within the time frame of the successor plan is the next logical step.

The recommended national target is that the average number of road users killed and seriously injured during the 2008-2010 period be 30% lower than comparable figures for the 1996-2001 period.

The sub-targets discussed in section 4 of this report in support of the national target recommend decreases in fatalities and serious injuries ranging from 20% to 40%. However, it must be mentioned that considerable overlap exists for all target reductions proposed and consequently the casualty reductions made within each target group will not be mutually exclusive. As a result, the recommended national target is somewhat lower than some of those discussed in the following section of this report.

4.2.1 Enhancing Existing Targets/Measures

Canada's two most significant national road safety initiatives — NORP 2001 and STRID 2001 — are already tied to quantifiable targets.

Program	Target
National Occupant Restraint Program 2001	To achieve a 95% seat belt wearing rate and proper child occupant restraint use among occupants of light duty vehicles by 2001.
	Achievement
	90.1% of light duty vehicle occupants were belted during 1999. The most recent figures on proper use of child restraints (1997) for children less than five years of age indicate that 67.7% were properly restrained.
Program	**Target**
Strategy to Reduce Impaired Driving 2001	To reduce the percent of road users killed and seriously injured in crashes involving drinking drivers by 20% over the 1990-1995 average baseline period.
	Achievement
	A 10.3% decrease has occurred in the percent of motor vehicle fatalities involving drinking drivers, from 39% in 1995 to 35% in 1997.

4.2.1.1 NORP 2001

Current Status: The current target calls for a 95% seat belt usage rate as well as proper child occupant restraint use among all light duty vehicle occupants by 2001. The current belt use rate among occupants surveyed in communities with 5,000 or more inhabitants is 90%. A 1997 national child restraint use survey found that 68% of children aged five years or younger were restrained in child restraint systems or seat belts. However, since that time, local safety organizations have conducted non-random clinical observations in various regions of the country to observe child restraint use patterns and to educate parents of the proper fitment

of child restraint systems. The more comprehensive observations derived from these clinics, which took place at off-road locations such as shopping malls, have shown that considerably lower percentages of children are properly restrained than reported in the national survey. A seat belt use survey conducted recently (1999) in rural southern Alberta showed that only 69% of occupants were belted. Concern has been expressed that similar disparities in belt wearing rates also exist in rural areas of other provinces. A recent study showed that 40% of all fatally injured occupants and 21% of those seriously injured were unbelted. The study also showed that approximately 80% of drivers killed and 63% of those seriously injured sustained their injuries in crashes that occurred in rural areas.

Future Potential Measures: The NORP 2001 Task Force is currently developing a promotional campaign primarily targeting young male non-wearers of seat belts on rural roadways. The objective of NORP 2001 — to get 95% of light duty vehicle occupants to wear seat belts and to properly restrain their children — should be restated as follows: to get a minimum of 95% of all motor vehicle occupants to wear seat belts and properly restrain their children. **However, annual national surveys in future should on occasion focus solely on rural designated sites to provide a more comprehensive indication of seat belt use.** If seat belt wearing rates in other provinces and territories are as disproportionately different between urban and rural areas, enforcement strategies should be realigned.

In addition to developing a new promotional strategy for young males on rural roads, the NORP 2001 Task Force should also consider adopting a target of a 40% decrease in number of unbelted fatally and seriously injured occupants over the average 1996-2001 figures, as part of its Vision 2010 agenda, given the substantial number of these victims that still do not wear seat belts.

4.2.1.2 STRID 2001

Current Status: The current objective of STRID 2001 is to reduce the percent of road users killed or seriously injured in crashes involving alcohol by 20% by 2001, over average 1990-1995 figures. STRID 2001 has a very broad "buy-in" in all Canadian jurisdictions.

Several program initiatives were introduced or enhanced, since the Vision was adopted in 1996, that support the three core elements of STRID 2001 — enforcement and awareness, legislative initiatives and communications.

By 1998, all jurisdictions participated in focused enforcement and awareness campaigns targeting drinking and driving. For example, all jurisdictions participated in combined alcohol-related enforcement and awareness campaigns during the 1997 and 1998 Christmas seasons. By 1998, six jurisdictions had implemented a system of minimum licence suspensions for drivers convicted of drinking and driving. In some jurisdictions, the duration of these suspension increases incrementally upon subsequent convictions. During 1998, all Canadian jurisdictions initiated specific promotional activities to increase awareness of STRID 2001.

Currently, all jurisdictions carry out initiatives aimed at educating the police, crown prosecutors and the judiciary about the severity of the impaired driving problem. Eight jurisdictions currently have some form of mandatory assessment and treatment program in place for drinking drivers. Several jurisdictions also have vehicle seizure or impoundment programs in place and two have alcohol ignition interlock programs. In addition, several jurisdictions have administrative licence suspension programs in place for drivers who are charged with, but not yet convicted of, impaired driving.

In 1999, the House of Commons Standing Committee on Justice and Human Rights held public hearings across Canada and issued a report outlining several recommendations aimed at further deterring drivers from drinking and driving. Many of the principal recommendations of the report were subsequently passed into law. These included increasing penalties and sentencing options in the Canadian Criminal Code and raising the maximum penalty for impaired driving causing death to life imprisonment.

Since the Vision's inception in 1996, progress has occurred as a result of the adoption or enhancement of the above-mentioned programs. During 1997, there was a 10.3% decrease in the number of fatalities resulting from crashes involving alcohol when compared with the 1995 figure. Target reductions for serious injuries have not yet been identified.

Future Potential Measures: The target adopted in 1995 (a 20% reduction in alcohol-related fatalities and serious injuries) should be enhanced because the proposed successor plan has a nine-year time frame. The 2010 target should call for a 40% decrease in serious casualties when compared with the 1996-2001 baseline period. The measure would continue to be challenging but hopefully achievable.

4.2.2 Establishing New National Targets for Road Safety Vision 2010

4.2.2.1 High-Risk Drivers

Current Status: High-risk drivers include those who drink and then drive, who speed excessively, run red lights and who do not wear their seat belts. This group of drivers accounts for a very considerable proportion of fatally and seriously injured drivers. A recent Transport Canada study showed that almost 40% of dead drivers and 18% of those seriously injured were unbelted. Preliminary results of coroners' Blood Alcohol Concentration (BAC) tests for 1998 show that 32% of fatally injured drivers were legally impaired (over 80 mg%), more than two-thirds of which had BACs in excess of 150 mg%. Furthermore, excess speed or speed inappropriate for driving conditions were cited as contributing factors for approximately 25% of all single vehicle fatal crashes. These types of high-risk driving behaviour are not mutually exclusive but rather involve a considerable amount of overlap. The Task Force on High Risk Drivers is currently developing an operational definition of a high-risk driver to facilitate the identification of these individuals at the jurisdictional level. Four national task forces that operate within the framework of the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) — NORP 2001, STRID 2001, High Risk Drivers and the Task Force on Speed and Intersection Safety Management (SISM) — are actively pursuing initiatives aimed at curtailing high-risk driving behaviour.

Future Potential Measures: Recently, the **Task Force on Speed and Intersection Safety Management (SISM)** proposed the establishment of five-year targets of a 5%-10% reduction in speed-related crashes and a 5%-10% decrease in intersection-related crashes (crashes that occur at any controlled intersections, both urban and rural, electronic or signed). The High Risk Driver Task Force proposed the establishment of both short- and long-term targets to reduce the incidence of high-risk driving behaviour. The short term goal is that all jurisdictions be able to identify their high-risk driver population by the end of 2001. The long term target, which has a time frame of 10 years, calls for a 20% decrease in the percentage of drivers who commit three "high-risk driving" infractions (two if they are both alcohol-related) within a two-year time frame.

The four above-mentioned task forces are each striving to promote programs that will positively influence high-risk road users. And yet, only two of these task forces — NORP 2001 and STRID 2001 — operate within the framework of Road Safety Vision 2001. **The Task Force on High Risk Drivers and the newly formed Task Force on Speed and Intersection Safety Management (SISM) should operate within the framework of Road Safety Vision 2010, and realign the time frames of their targets to be congruent with those established within the framework of the renewed Vision.** The broader the achievement of target objectives within the renewed national road safety plan, the greater the likelihood of a broad "buy-in" among the general public. The Task Force on Speed and Intersection Safety Management may also wish to consider coordinating their activities with the National Committee on Uniform Traffic Control — a traffic engineering committee that operates within the framework of the Transport Association of Canada. This committee is responsible for the guidelines con-

tained within the Manual of Uniform Traffic Control Devices, which covers areas such as traffic signs, traffic signals, pavement markings and the establishment of speed limits. In order to better target high-risk drivers, the Task Force on Speed and Intersection Safety Management may wish to enhance their programs by establishing targets that call for similar percentage decreases in fatalities and serious injuries due to crashes involving speeding and running red lights/stop signs as the targets established for crash reductions. As stated previously, because of the extended time frame of the proposed new safety plan, these task forces may wish to consider doubling the objectives of their targets to 20% reductions in fatalities and serious injuries, in order to be consistent with the proposed objectives for other targets established as part of the longer term successor plan.

A complication regarding the establishment of targets by these four task forces is that there is a considerable amount of overlap, and gains made within each group will by no means be mutually exclusive. Regardless, if each of these task forces achieves its targeted reductions for fatally and seriously injured road users over established baseline totals, there will no doubt be considerable improvement in Canada's level of road safety.

4.2.2.2 Young Drivers

Current Status: Young drivers, defined as drivers aged 16 to 19 years of age, comprise slightly more than 10% of fatally injured drivers and almost 13% of those seriously injured, but only 5% of all licensed drivers. A recent study on unbelted drivers showed that almost 46% of young drivers who were fatally injured in crashes and almost 22% of those who were seriously injured were not wearing seat belts at the time of collision. Furthermore, more than 18% of fatally injured young drivers and approximately 8% of those who suffered serious injuries were both unbelted and had been drinking or were impaired (minimum estimates derived from Traffic Accident Information Data File).

The graduated licensing system, a program that enables novice drivers to acquire driving skills gradually in low-risk driving situations, is the most prominent young drivers program in place in Canada. Currently, not only young drivers, but novice passenger vehicle drivers and motorcycle riders in six provinces encompassing 80% of Canada's population must participate in a two-tiered licensing schedule, with inherent driving restrictions and one or more "driving tests," depending on the jurisdiction, before full driving privileges are granted. Preliminary evaluation studies conducted in some provinces with graduated licensing schemes have shown the program to be very effective. Collision rates among novice drivers fell between 19 and 31%. These rates included a 24% decrease for crashes involving fatalities or injuries in one province; in another, fatalities and injuries among beginner drivers decreased by 28 and 10%, respectively. Undoubtedly, the reduced exposure novice drivers encountered to high-risk driving situations due to inherent driving restrictions built into graduated licensing schemes contributed, at least in part, to the decreased casualty figures.

Future Potential Measures: The documented successes of graduated licensing systems is a matter of public record. Some of the provinces who have not yet adopted a system of graduated licensing, have similar but less comprehensive programs in place. At least one province is considering revising its Highway Traffic Act as it relates to novice drivers so that it has a form of graduated licensing and another is holding consultation sessions to consider adopting the program. **Road Safety Vision 2010 should make the establishment of graduated licensing schemes in all provinces and territories a national priority.**

The success of graduated licensing schemes notwithstanding, as already stated, young drivers continue to account for more than 10% of all drivers fatally injured and almost 13% of those seriously injured. There is still room for improvement, in particular among 18- and 19- year-old victims, who continue to represent approximately two-thirds of these young fatally injured drivers. Making

allowances for improvements already realized in jurisdictions with graduated licensing programs, it is suggested that a more modest target of a 20% decrease over the baseline period (1996-2001) in the number of young drivers killed or seriously injured would still be an ambitious but achievable target.

4.2.2.3 Vulnerable Road Users

Current Status: Vulnerable road users, which include pedestrians, cyclists and motorcycle/moped riders have consistently accounted for approximately 20% of road users killed and seriously injured annually.

Among pedestrian casualties, two problem areas stand out. Among fatally injured pedestrians, older victims — those aged 65 or older — consistently represented approximately 30% of all fatally injured pedestrians (1993-1997 average). This group of road users accounted for an average of 12% of Canada's population during this five-year period. Among those seriously injured, the problem is most prevalent among young victims — those aged 15 years or younger — who during the 1993-1997 period, accounted for more than 28% of all seriously injured pedestrians. Young pedestrians accounted for approximately 18% of the country's population during the 1993-1997 period. Apart from age considerations, more than 38% of fatally injured pedestrians who were struck and killed and tested for alcohol consumption during the 1993-1997 period had BACs that exceeded 80 mg%.

The major problem area among cyclist casualties is with young riders — those 15 years of age or younger. During the 1993-1997 period, this age group accounted for slightly more than 39% of cyclists killed and almost 45% of those seriously injured.

Both motorcyclist fatalities and motorcycle registrations followed steady downward trends during the 1993-1997 period. However, the actual fatality rate per registered motorcycle declined by approximately 40% during this period, from 6.40 in 1993 to 3.76 during 1997. In spite of the overall improvements in the number of motorcyclist casualties and casualty rates, there is still cause for concern among this group of road users. Young motorcycle riders (those aged 19 years or younger) accounted for slightly more than 19% of total motorcyclist fatalities and slightly more than 22% of those seriously injured in crashes. These figures are approximately twice as high as the comparable age distribution of young motor vehicle drivers killed and seriously injured in crashes. Alcohol impairment was also a prominent characteristic among dead motorcyclists. During the 1993-1997 period, an average of almost 34% of motorcycle operators who were killed in crashes and tested for alcohol consumption were legally impaired. On a positive note, the percentage of fatally injured motorcyclists who were legally impaired decreased steadily during this five-year period, from 42.4% during 1993 to 26.5% during 1997.

Future Potential Measures: At present, national initiatives or programs promoting vulnerable road user safety do not exist. The creation of public awareness campaigns targeting both young (15 years and under) and older (65 years or over) pedestrians as well as awareness among motorists of these groups would probably benefit these vulnerable sub-groups. **Public education campaigns promoting cyclist helmet wearing and safe cycling practices would not only improve safety among cyclists when involved in crashes but also raise awareness of this group of road users among the motoring public.** Promotional campaigns aimed at deterring drinking and riding among motorcyclists as well as at raising motorists' awareness of this less conspicuous form of motorized transportation, particularly at intersections, would probably help improve motorcyclist safety.

Quantitative targets of 30% decreases in the number of fatally or seriously injured motorcyclists and pedestrians for 2010, over 1996-2001 average totals, should be established. Increased enforcement, interventions and national awareness campaigns should help reduce the high incidence of alcohol impairment among these fatally injured victims. The fairly large numbers of young cyclist casualties in relation to all cyclists killed and serious-

ly injured suggests that these casualties resulted from kids acting like kids. The adoption of a public awareness and education campaign in support of safe cycling practices should be established. A target of a 30% reduction over 1996-2001 average fatality and serious injury totals among this group of victims is suggested.

4.2.2.4 Commercial Vehicle Safety

Current Status: Road-user fatalities and serious injuries resulting from crashes involving commercial carriers in Canada during the past five years have remained relatively constant at approximately 18% and 8%, respectively. Over the same time period, however, domestic truck activity, based on tonne-kilometres of goods transported, has increased by almost 50%. However, during 1997, the most recent year for which there is data, both fatalities and serious injuries increased, to 22% and 10%, respectively. Commercial vehicle drivers involved in multi-vehicle collisions are considerably less likely to have committed driving infractions than the other involved drivers. Commercial vehicle operators who were killed in crashes were also much less likely to have been drinking or to have been impaired than any other vehicle operator.

The National Safety Code (NSC), which consists of fifteen operational standards is the national template for provincial and territorial governments to regulate truck and bus safety. It is anticipated that recent and proposed changes to several of the National Safety Code standards will continue to strengthen the safety performance of commercial vehicle transportation. Important amendments to NSC standards under active development include those governing load securement and hours of service.

Amendments to the Motor Vehicle Transport Act, 1987 were recently introduced in Parliament (Bill C-28). The revised Act will base the new safety regime for extra-provincial carriers upon National Safety Code Standard # 14 (Safety Rating). This standard will enable provincial governments to issue Safety Fitness Certificates to commercial carriers with safe operating records.

Future Potential Measures: The annual *Canadian Vehicle Use Survey* became operational in 1999, and will, in the future, provide annual estimates of the amount of road travel by various vehicle types across Canada. This report will furnish excellent baseline indicators for commercial carriers to establish targets relating to casualties per kilometre of travel. The information collected during the three years prior to the adoption of a successor plan to Road Safety Vision 2001 should be used to provide baseline information for the establishment of target reductions based on travel data.

The large disparity in charges laid under provincial highway traffic acts against drivers of other vehicles (47% average during the past five years) involved in collisions with commercial vehicles as opposed to drivers of commercial vehicles (20%) suggests that other drivers lack awareness of how to safely operate their vehicles around large trucks. Promotional information such as the video entitled "The No Zone," which was produced and marketed at trade shows by the American Trucking Association, and provides operators of passenger vehicles with safe driving tips when they encounter commercial vehicles should be more extensively promoted.

The improved level of safety that is likely to result from the recently adopted and pending amendments to the National Safety Code — specifically those relating to the assignment of safety ratings to all bus and truck carriers operating in Canada and those pertaining to facility audits — the examination of motor carriers' safety practices and record keeping — should make achievable a 20% decrease, over average 1996-2001 totals, in the number of road users killed or seriously injured in crashes involving commercial vehicles an achievable goal. Canada's target should also be compared with target reductions for crashes involving commercial vehicles established in the United States by the US Department of Transportation. The United States goal is to reduce the number of truck-related fatalities in the US by at least 50% by 2010. The US DOT was allocated an additional $70 million to help finance a number of programs established to help accomplish their goal.

4.2.2.5 Rural Road Safety

Current Status: A recently published report by the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) identified rural road safety as a major problem area among member countries and indicated that an increasing proportion of total traffic fatalities was occurring on rural roads. The authors of the report noted that recent decreases in traffic casualties throughout OECD member countries were occurring more rapidly in urban areas than in rural ones. The report identified three principal collision configuration types as contributing to approximately 80% of all fatalities occurring on rural roads. These were: single vehicle crashes, particularly "run off the road" occurrences, which accounted for approximately 35% of fatal rural road crashes; head-on collisions (almost 25% of fatal collisions on rural roads); and collisions at intersections (approximately 20% of fatal crashes on rural roads). The authors of the report also cited as a problem the general lack of explicit safety policies or targets designed for rural roads in most OECD member countries.

In Canada, almost 58% of all motor vehicle occupants killed and 44% of those seriously injured suffered their injuries in crashes on rural roads. Rural roads include all undivided roadways with a posted speed limit of 80 km/h or 90 km/h. Non-use of seat belts, alcohol use, and speed, particularly among victims of single vehicle crashes, have been identified as safety-related issues in a large percentage of these occurrences. Other noteworthy issues that have been cited as potentially affecting rural road safety include the difficulty and expense police agencies encounter in enforcing traffic laws on low volume rural roads, as well as the increased response time required by emergency vehicles to attend to serious crashes in rural areas.

Future Potential Measures: The NORP 2001 Task Force is currently developing promotional initiatives aimed at young male non-wearers of seat belts on rural roads. The Canadian Association of Chiefs of Police (CACP)-sponsored Operation Impact Committee is developing key messages which focus on the major issues affecting rural road safety for use by front-line officers for its annual Operation Impact initiative.

Transport Canada is currently developing a national framework for rural road safety. Following a determination of the magnitude of the problem and an assessment of the programs already in place in the jurisdictions, reasonably inexpensive short- and medium-term initiatives incorporating safe road and roadside design elements along with enforcement initiatives aimed at modifying unsafe rural road user behaviour, will be identified to address specific problem areas.

Target reductions of 40% decreases in the number of fatality or seriously injured road users on rural roads, over average 1996-2001 figures, should be established for the renewed Vision during the 2002-2010 period. If progress is also realized in all of the other safety-related areas which affect the rural road setting and for which targets have been established, these targets should be achieved.

5 Factors Influencing the Vision

The renewed Vision, with its inherent targets, will require more than the commitment of road safety stakeholders and the general public if its objective of having the world's safest roads is to be realized. Better crash and exposure data, technological advancements that make motor vehicles safer, more efficient use of police enforcement resources and improvements in road design and operations will each have to play a positive role in the achievement of this objective.

5.1 Improved Crash and Exposure Data

Current Status: Producing relevant, timely and standardized national traffic collision data has been a long standing objective of researchers and analysts across Canada. The information gleaned from Transport Canada's national Traffic Accident Data File (TRAID) has proven useful for research and analyses purposes, for

the development of new motor vehicle safety standards and in the development of safety programs. Retroactive data quality enhancements were made to TRAID in recent years, thereby improving its usefulness. However, in an effort to improve the timeliness of the data and to transfer responsibility for data quality issues to the jurisdictions as well as to incorporate new data elements, Transport Canada in partnership with the provinces and territories developed a template for a second generation data file. Called the National Collision Data Base (NCDB), the database is now operational and contains useful data elements not contained in TRAID (e.g. use of daytime running lights, more comprehensive descriptions of vehicle types involved in crashes and vehicle identification numbers (VINs)). However, timeliness of data availability continues to be an issue due to unforeseen operational difficulties in some jurisdictions.

The National Data Task Force was formed in 1997 to further develop and implement a framework for a Canadian Road Safety Information Management System, facilitate linkages among road safety-related data-bases as well as make road safety data more complete and comprehensive. The principle accomplishments of the task force to date include the establishment of a protocol for linking databases of interest to road safety professionals, particularly exposure and medical data; a review of collision report forms; the development of a feasibility study for a National Vehicle Classification System; the development of a methodology for a rural road seat belt use survey; and the development of a risk analysis and evaluation system model which allows for the estimation of different types of road travel risk.

In 1999, the first annual *Canadian Vehicle Use Survey* was carried out by Statistics Canada on behalf of Transport Canada. The survey was conducted primarily to obtain annual estimates of the amount of road travel across Canada. The survey includes data on the annual number of kilometres driven by all major vehicle types; age and sex of drivers; number of passengers carried; time of day and season; road types travelled; and volume and type of goods transported by commercial vehicles. The information obtained from the inaugural survey became available for analysis purposes in the Fall of 2000.

In partnership with selected provincial governments, public insurance companies and police agencies, Transport Canada is currently conducting a feasibility study of a computer- and communications-based system called the "System for Technological Applications in Road Safety" (STARS). This multifaceted technological platform, which was developed primarily as a tool for police forces in Québec, has many potential uses including the automated on-site collection of all traffic collision data; access to licence, registration and insurance files; ticketing and on-site collection of fines using bank credit cards; and scheduling court appearances.

Protocols are currently being established in all Canadian jurisdictions for uniform collection and transfer procedures for motor carrier data, which will be used for the assignment of safety fitness ratings.

An infrastructure database, called the Canadian Highway Information System (CHIS), which will use a Geographic Information System (GIS) platform to provide road infrastructure-related data, is currently being developed by Transport Canada and its jurisdictional partners. CHIS will contain road data such as lane and shoulder widths, surface type and conditions, traffic volumes and traffic collision sites (according to crash severity levels) for national and primary roadways.

Future Potential Measures: The traffic collision data contained in the National Collision Data Base (NCDB) enables Transport Canada to monitor national road safety trends. The enhanced information contained in NCDB, in particular the Vehicle Identification Number (VIN), which is currently provided by five jurisdictions, enables Transport Canada to utilize this detailed vehicle characteristic information to more comprehensively analyze crash involvement rates and effectiveness of various types of vehicle safety systems, and if deemed necessary, to facilitate the development of new or enhancement of existing motor vehicle safety regulations.

Linking trauma data with crash and related exposure data will facilitate the development of trauma-based regulatory initiatives and enable a more accurate estimation of traffic collision costs to be made. The risk analysis and evaluation system model will, in time, enable the assessment of the relative likelihood of a collision occurring, as well as the likely impact of targeted countermeasures against the identified risk to be made.

Information generated from the *Canadian Vehicle Use Survey* will provide road safety experts with risk management indicators, to help develop and implement more informed safety initiatives, programs and policies. This information will also enable more accurate interprovincial and international road safety comparisons to be made. Vehicle travel data collected during the 1999-2001 period should be used as baseline data to develop fatality and serious injury target reductions, on a per kilometre basis, for both general (roadway type), crash configurations (single versus multi-vehicle) and specific (vehicle types) indicators.

Current protocols to collect census national traffic collision data have proven successful at generating quality, if not timely, data. The STARS feasibility study is intended to provide a national focus for the development of uniform automated data collection performance standards. Should the provincial and police agency partners involved in the study decide that the adoption of STARS or a variation of the technology would be beneficial and feasible, it would provide police agencies in those jurisdictions with a tool that quickly identifies high-risk road users, improves the efficiency, quality and timeliness of traffic collision data collection procedures and facilitates data interchange for the development of regional, jurisdictional and national road safety programs. **Should the feasibility study demonstrate that STARS is useful and compatible in all jurisdictions involved in the study, serious consideration should be given to the adoption of this technology in all Canadian jurisdictions.**

Data collected and analyzed for the purpose of assigning motor carrier safety performance ratings should ensure that all commercial carriers will operate according to industry- and regulator-accepted conventions for safety performance criteria.

Linking road infrastructure and exposure information from the Canadian Highway Information System (CHIS) database with crash data from TRAID or NCDB will enable federal and provincial-territorial governments to perform black spot analyses on these major roadways as well as incorporate safer road design features and investments on a more cost-efficient basis.

Vehicle registration data should continue to be used to benchmark Canada's road safety progress internationally. In addition, vehicle travel data should also be used to make international road safety comparisons for the Road Safety Vision 2010 initiative, even though approximately half of the OECD member countries cannot provide comparative data.

Serious consideration should be given to the creation and adoption of a standard national traffic collision report form within the time frame of the successor plan. The adoption of a standard report form would in all likelihood result in more complete reporting of information as well improved data quality, consistency and usefulness.

5.2 Safer Motor Vehicles

Current Status: The Motor Vehicle Safety Regulations (MVSR) stipulate the safety performance of a wide range of characteristics for vehicles commonly used on Canadian roads. There are currently over 60 regulations covering equipment such as tires, brakes and seat belts. These regulations are constantly being refined and improved, as is evidenced by the approximately 35 regulatory amendments currently underway.

The principal regulation-related activities currently being conducted or sponsored by Transport Canada focus on frontal crash and lateral impact protection, commercial trailer rear underride protection, new child seat attachment requirements, school bus protection and improved alternative fuel safety requirements. In addition, the Department is working closely with its US counterpart, the

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) to develop additional regulations such as door retention, improved rear impact fuel safety integrity and new tire testing requirements.

The Department is currently revising its regulated crash testing requirements for frontal impact protection to include not only testing with properly positioned average adult male dummies, but also children and small statured females, in both in- and out-of-position seating configurations. It is expected that the updated regulations combined with significant improvements in sensing and air bag technologies will provide improved protection to children and small females who are involved in frontal collisions. It is anticipated that these new requirements will be in place by 2004.

The Department has also recently entered into a formal agreement with vehicle manufacturers to improve occupant protection during lateral impact collisions. The improvements will result from redesigned vehicle doors and the installation of side door air bags that are appropriate not only for adults but also out-of-position children.

As part of Transport Canada's efforts to further protect occupants involved in lateral impact collisions, the Department is also developing a new regulation which will use an entire family of more human-like dummies and new testing barriers to better replicate larger Sports Utility Vehicle (SUV) and light truck collisions. It is expected that this new regulation will be in place prior to 2010 and that manufacturers will voluntarily comply with the new requirements prior to their effectiveness date. Current estimates indicate that up to 31% of fatally injured road users and 25% all those seriously injured were involved in lateral impact collisions. These motor vehicle enhancements combined with public education and awareness campaigns alerting motorists of the high number of serious occupant casualties that occur each year as a result of lateral impact collisions, should have a longer term positive effect in reducing the number of motor vehicle occupants killed or seriously injured in these types of crashes.

The exemplary safety record of school bus transportation notwithstanding, Transport Canada is currently researching the effectiveness of passive restraint systems for pre-school aged and small statured children. The Department is also planning to work with NHTSA to develop a school bus seat which will be capable of providing both active (three-point seat belts) and passive (energy absorbing seats) protection.

Analyses of fatal collisions involving passenger vehicles striking the rear of commercial vehicles is currently taking place in support of a rear impact underride guard regulation. The regulation is intended to ensure that rear impact protection devices installed on new Canadian-registered trailers are effective in minimizing injuries and fatalities. It is anticipated that a proposed federal regulation for rear impact protection will be published in 2001 and will be in place before the end of 2003.

Transport Canada is currently developing new child restraint vehicle anchoring system requirements. The new system will require that a solid anchoring point be available at the base of the seat. This system will provide significantly improved protection to children in child seats who become involved in traffic collisions.

The Department is currently upgrading regulations governing fuel system integrity so that federal and provincial requirements will be harmonized. The Department, in conjunction with NHTSA, is also developing future testing requirements for gasoline, diesel and liquid fuelled vehicles which will require that vehicles be capable of withstanding an 80 km/hr impact from the rear with minimal fuel leakage. The current regulation mandates a collision speed of 50 km/hr.

The world motor vehicle regulatory bodies recently agreed to develop global regulations. This agreement, referred to as the Global Agreement, was completed under the auspices of the United Nations. Regulations developed under this agreement will be referred to as Global Technical Regulations (GTRs). Canada hopes to make use of this process to incorporate enhanced safety requirements of regulations found in other countries, for example, European vehicle lighting requirements, to strengthen comparable Canadian vehicle safety standards.

Future Potential Measures: Intelligent Transportation Systems (ITS) that are beginning to enter the marketplace are expected to significantly reduce collisions and casualties. Such systems are capable of identifying risky traffic situations and in turn warning drivers. In many instances, these computer devices can activate such vehicle functions as the brakes, steering and throttle without driver input. They do this by sensing abnormal motion of the vehicle, improper inputs of the driver, sensing the proximity of other vehicles, unprotected road users, unsafe road surfaces or atmospheric conditions. This information can be assimilated from either on-board equipment or from sensors installed at the roadside.

ITS are expected to become increasingly cost-effective, safety-capable and available over the coming decade. Advanced safety vehicle systems such as adaptive cruise control (ACC), night vision, backup obstacle detection are already being offered on some new vehicle models. Other ITS safety control systems such as adaptive lane departure warning, control, "stop and go" low speed cruise control and obstacle avoidance will soon be available. These technologies promise to significantly reduce the number of motor vehicle crashes in the future.

The safety benefits of these systems notwithstanding, the Department is conducting research to ensure that these new technologies do not adversely affect inexperienced or older (60+ years) drivers' ability to safely operate vehicles. This research is driven by concerns that such factors as increasing driver distraction, workload or propensity for error, particularly among the growing older driving population, may contribute to increased collision involvement.

5.3 Enhanced Enforcement Initiatives

Current Status: For the past several years, police services across the country, under the leadership of the Canadian Association of Chiefs of Police (CACP), have supported the NORP 2001 and STRID 2001 initiatives in their efforts to reduce the incidence of high-risk driving behaviour. Proactive national strategies and public education initiatives have helped raise awareness of road safety issues among the general public. The foremost example of a CACP-led national undertaking is Operation Impact. Operation Impact's first mandate is to provide front-line police officers with detailed briefing packages that increase their awareness of high-risk driving behaviours. In turn these front-line police officers, from approximately 2,000 police service locations nation-wide, use this risk management information to educate the general public to the dangers of such high-risk driving behaviours as non-use of seat belts and driving after drinking. Operation Impact's key messages are: "the greatest threat to public safety is the impaired driver," and "the most effective way to save your life is to buckle up."

The *Traffic Safety Best Practices Data Base*, housed on Transport Canada's road safety web page (www.tc.gc.ca/roadsafety) contains a broad range of traffic safety strategies that, for the most part, were jointly developed by police officers and their communities. The database supports community-based service delivery of police services by providing easy access to proven multi-disciplinary strategies that can be adapted to address national, provincial and local priorities.

Traditionally, Canada's police services have focused a considerable portion of their enforcement activities on detecting speeding motorists. Recognizing a need to introduce problem solving strategies, and to more representatively allocate resources based on collision causing behaviours, the CACP partnered with the RCMP, Transport Canada and provincial agencies, on a pilot project in Southern Alberta which is examining the delivery of quality traffic policing services within a community-based environment. In the early phases of the project, baseline examinations showed that 70% of enforcement activity was speeding-based, while excessive speed was a contributing factor in less than 20% of fatal collisions. Other high-risk driving behaviours such as impaired driving and non-use of seat belts received significantly less enforcement attention. The pilot project is intended to provide a model that can match

police response and resource deployment to attack those high-risk behaviours that lead to death and injury.

Future Potential Measures: Police services should be provided with a concise annual report that summarizes the most relevant road safety issues and outlines the usefulness and frequency of occurrence of the most important data elements found in jurisdictional crash data files. The objective of a report of this nature is to ensure that the enforcement community is equipped with current risk management information and to demonstrate the importance of quality data for road safety research and strategy development. Transport Canada and the Canadian Association of Chiefs of Police should strengthen their relationship to ensure that risk management information is delivered to police executives and front-line officers in the most appropriate means for the particular group. In addition, Operation Impact's national communications network (front-line police locations across the country) should regularly make use of the local media (newspapers, radio and television) to disseminate information among Canadians that raises awareness of emerging or topical road safety issues as well as of the goal and targets of the Vision initiative.

Government agencies responsible for the administration and possible future revision of drinking-driving laws in Canada must find ways to streamline the drinking-driving charge process and close legal loopholes that discourage front-line police officers from laying DWI charges because of concerns over the low likelihood of obtaining a conviction and the unmanageable time requirements for processing these charges.

The protocols established as part of the Traffic Services Pilot Project, which is currently taking place in Alberta, should be encouraged, widely disseminated and considered for adoption in communities throughout Canada.

If target reductions are to be achieved for the various initiatives proposed, then either a realignment of resources with a greater emphasis on traffic services must be implemented or the ministries responsible for police services must increase the size of the traffic services component of their enforcement agencies.

5.4 Road Infrastructure Initiatives

Current Status: Although all aspects of road design, construction, maintenance and operation are administered by the provinces and territories, national guidelines are also developed by the Chief Engineers Council, a nationally representative committee that operates within the framework of the Transportation Association of Canada (TAC). A number of manuals and guidelines that focus on roadway design and traffic operations were recently published by TAC, specifically the Manual of Uniform Traffic Control Devices, the Geometric Design Guide for Canadian Roads, and Neighbourhood Traffic Calming. The Geometric Design Guide for Canadian Roads has been updated to include sections on the explicit evaluation of safety for the majority of the design elements, as well as for the general philosophy of the document. A new TAC committee, called the Road Safety Sub-Committee, that deals with the integration of road safety considerations into road design and traffic operations was also recently formed.

Under the Canadian Strategic Highway Research Program (C-SHRP), research has been conducted on long-term pavement performance. Research results have been transferred to practicing communities to support better investment and intervention strategies for maintenance and rehabilitation of highways.

Future Potential Measures: The current focus of the above-mentioned Road Safety Sub-Committee is to raise awareness of road safety issues for the TAC membership, to promote safety conscious, knowledge-based road and street engineering and operations, and to identify and prioritize road safety issues. This committee is currently developing national guidelines for *road safety audits*, continuous road-shoulder *rumble strips*, and formulating infrastructure-related input for the national rural road safety strategy. Road safety audits, an explicit review of the design

function, will facilitate the integration of safety features in new road designs. Rumble strips, which have been shown to reduce single vehicle run-off collisions by 20%, with benefit-cost ratios of 30:1 and higher, have already proven to be an economical infrastructure safety measure that has been successfully implemented in other countries.

The Geometric Design Committee of TAC is also funding the development of national guidelines for restoration, rehabilitation, resurfacing and reconstruction of existing roads to provide safe, cost-effective design improvements to roads which would be too expensive to rebuild to "new" design guidelines as specified in the Geometric Design Guide for Canadian Roads.

Another source of infrastructure improvements may be the federal government, as it is investigating various safety evaluation methods, such as black spot analysis, as criteria for identifying roadway improvement programs funded through federal-provincial agreements. Part of this activity is the development of the Canadian Highway Information System by Transport Canada, discussed previously in Section 5.1. Improved crash and exposure data will provide the necessary roadway and collision data to carry out these evaluations.

Recent research has shown that about 30% of all collisions involve infrastructure factors. While many of these collisions are directly attributable to specific roadway factors, it must also be recognized that inadequate design or operational problems can also contribute to driver error. Future efforts must ensure that infrastructure measures are compatible with driver behaviour and expectations.

The problems cited in both urban (intersection- and speed-related) and rural road crashes (single vehicle, head-on and intersection-related) can be diminished through infrastructure improvements. Examples of road design improvements that have been very successful in decreasing crashes and casualties in other countries include flattening horizontal curves — where increases in radius of curvature led to decreases in related crash types — and lane and shoulder widening — which resulted in decreases of related crash types.

Targets relating to infrastructure safety have previously been identified within the rural road safety, speed and intersection safety, and vulnerable road user initiatives.

6 Discussion

Can we reach our targets and goals and thereby progress toward our ambitious vision? If we look back at traffic fatality data in Canada during the previous ten years — from 1989 until 1998 — few would have predicted that despite ever increasing traffic, the number of road users killed would be more than 30% lower in 1998 than during 1989. If we assume that annual fatality decreases will occur at a similar rate for the duration of the successor plan, fewer than 2,100 road users would die annually in crashes on Canadian roads by 2010 — a very impressive feat indeed.

At present, Canada's road safety record is ranked 9th among OECD member countries. Most countries that rank among the safest in the world have adopted tough road safety initiatives that have filtered throughout their societies. The Canadian road safety community faces a major challenge. Achieving the goal of having the world's safest roads will not be an easy task. However, a broad "buy-in" for the successor plan and its inherent targets by politicians, road safety stakeholders and the general public can go a long way toward improving road safety above its current level in Canada. The proposed targets are broad-based and have a sufficiently long time frame for strategies to be developed and adopted so that impressive reductions in the number of road users killed and seriously injured can be realized.

A complete list of the proposed targets, their current status and expected benefits if target objectives are achieved is summarized in Annex C of the Appendices. Of course, it must be reiterated that a great deal of overlap exists for all target reductions proposed for the successor plan and consequently the casualty

reductions made within each target group will not be mutually exclusive. Still, if substantial casualty reductions occur among several of the target groups identified, Canada's level of road safety will no doubt improve considerably.

7 Recommendations

- Canada's road safety community has retained the vision of having the world's safest roads by adopting a successor plan to the current Vision, Road Safety Vision 2001, for a further nine year time frame and renamed it Road Safety Vision 2010.
- Road Safety Vision 2010 includes an overall national target as well as an increased number of tough but achievable sub-targets that should generate both interest and real commitment by Canada's major road safety stakeholders and the general public to help achieve its goal.
- The national target calls for a 30% decrease in the average number of road users killed or seriously injured during the 2008-2010 period over comparable 1996-2001 figures.
- The following sub-targets, which will be benchmarked against comparable 1996-2001 baseline data, were adopted:
  - minimum seat belt wearing rates of 95% and proper use of child restraints by all motor vehicle occupants;
  - a 40% decrease in the number of unbelted fatally or seriously injured occupants;
  - a 40% decrease in the percent of road users fatally or seriously injured in crashes involving a drinking driver;
  - a 20% reduction in the number of road users fatally or seriously injured due to speed- or intersection-related crashes;
  - a 20% decrease in the percent of drivers who commit three high-risk driving infractions (two if they are alcohol-related) within a two year time frame;
  - a 20% decrease in the number of young drivers/riders (those aged 16-19 years) killed or seriously injured in crashes;
  - a 20% decrease in the number of road users killed or seriously injured in crashes involving commercial carriers;
  - a 30% decrease in the number of vulnerable road users (pedestrians, motorcyclists and cyclists) killed or seriously injured; and
  - a 40% decrease in the number of road users fatally or seriously injured on rural roadways.
- The national priorities identified in this report — graduated licensing schemes, innovative community policing protocols, public education initiatives promoting cyclist helmet wearing and safe cycling practices and enhancements to crash and exposure data capture, transfer and linkage — should be adopted in all jurisdictions within the time frame of Road Safety Vision 2010.
- The progress of the targets adopted in support of the renewed Vision will be monitored and reported upon at the mid-point of the successor plan, in 2006, and the targets revised, if necessary.
- Where possible, vehicle travel data from the *Canadian Vehicle Use Survey*, which became available in the Fall of 2000, should be used to make rate-based measurements for all targets and sub-targets adopted.
- Vehicle travel data should also be used to make inter-provincial/territorial comparisons of progress achieved for the targets established. For example, if sub-targets were introduced, kilometrage data could be used to compare casualty rates according to jurisdictional roadway types, vehicle types driven, and driver age categories.

- Vehicle registration and vehicle travel data should both be used to make comparisons of Canadian road safety levels with those in other OECD member countries.
- The adoption of all targets outlined in this report by all jurisdictions is recommended. However if this is not feasible, a viable alternative in some jurisdictions may be the adoption or maintenance of targets where the largest opportunities for improvements to jurisdiction-specific problems could be realized.
- Transport Canada should develop a methodology to set targets for crash frequency and injury reductions through new and improved Canadian Motor Vehicle Safety Standards (CMVSS), and if feasible, to set such targets for 2010.
- Transport Canada should continue to provide a national leadership role and monitoring function among public and key private sector road safety stakeholders and the general public in support of the initiatives and targets adopted to achieve the Vision.

ANNEX

ANNEX a ROAD SAFETY VISION STATEMENTS OF OECD MEMBER COUNTRIES

COUNTRY	VISION	ROAD SAFETY PROGRAM OBJECTIVES
Australia	Safe road use for the whole community.	No level of road trauma should be accepted as inevitable. The priority given to road safety should reflect the high value that the community as a whole places on the preservation of human life, and the prevention of serious injuries. All safety measures that can be justified in terms of overall community benefits should be implemented.
Austria	To have a road safety level that is comparable to the levels found in the top third countries in the European Union.	To reduce fatalities and injuries through the implementation of targeted programs and initiatives.
Belgium	None specified.	To improve collision data quality and collection practices and increase data sharing.
Canada	To have the safest roads in the world.	To raise public awareness of road safety issues; to improve communication, cooperation and collaboration among road safety agencies; to toughen enforcement measures; and to improve national road safety data collection and quality.
Czech Republic	None specified.	To reduce traffic fatalities, serious injuries and injury producing collisions through educational, engineering, legislative and enforcement initiatives.
Denmark	One accident is too many.	To reduce traffic fatalities, serious injuries and injury producing collisions.
Finland	None specified.	To have continuous improvements in road safety, whereby Finland's safety level will approach that of Sweden and Norway.
France	None specified.	To introduce broad-based road safety programs that focus primarily on human behaviour and will result in traffic fatality and injury reductions.
Germany	None specified.	The federal government advocates citizenship responsibility for road safety. If these measures fail, enforcement initiatives are introduced.
Great Britain	None specified.	To reduce casualties and to raise the profile of road safety; to establish integrated safety policies across different modes of transportation.
Greece	None specified.	To establish broad-based road safety programs that focus on both non-vulnerable and vulnerable road users in order to reduce fatalities and injuries.
Hungary	None specified.	To reduce the number of fatalities and serious injuries.
Iceland	None specified.	To reduce the number of fatalities and serious injuries; to improve safety among vulnerable and young road users.
Italy	None specified.	To reduce the number of fatalities and serious injuries; to introduce broad-based national road safety promotional campaigns; to improve data collection, quality and sharing.

ANNEX a ROAD SAFETY VISION STATEMENTS OF OECD MEMBER COUNTRIES

COUNTRY	VISION	ROAD SAFETY PROGRAM OBJECTIVES
Ireland	None specified.	To reduce the number of fatalities and serious injuries; establishing common and coordinated priorities and increased cooperation amongst road safety agencies and ministries.
Japan	None specified.	To reduce traffic fatalities to zero; to make national and regional governments, motorists and private stakeholders responsible for road safety.
Luxembourg	None specified.	To reduce the number of fatalities and serious injuries; to raise awareness of road safety initiatives through public education campaigns and research initiatives.
Mexico	None specified.	To reduce the number of fatalities and serious injuries; promote bus and truck safety.
Netherlands	Sustainable road safety.	Adapt road safety networks to the limitations of road user capabilities; require vehicles to be equipped with devices that make driving easier; inform and educate road users.
New Zeland	To create a safety culture in New Zealand that delivers land transport safety outcomes that achieve world best practice.	To set and ensure compliance with safety standards at reasonable cost that are based on best practice; to improve partnership efficiencies; to optimize the level and mix of safety funding; to catalyze innovation in road safety activities, research and management; and to demonstrate leadership in all aspects of road safety.
Norway	Vision Zero.	To establish road safety programs whereby, in the long term, no one is killed or seriously injured in a traffic collision.
Poland	None specified.	To reduce the number of fatalities and serious injuries; to improve data quality and collection practices.
Spain	None specified.	To reduce the number of fatalities and serious injuries; to bolster road safety development by improving human-, mechanical- and infrastructure-related factors.
Sweden	Vision Zero.	To establish road safety programs whereby, in the long term, no one is killed or seriously injured in a traffic collision.
Switzerland	Vision Zero.	To establish road safety programs whereby, in the long term, no one is killed or seriously injured in a traffic collision.
Turkey	None specified.	To reduce the number of fatalities and serious injuries by strongly promoting defensive driving and awareness practices.
United States	None specified.	To reduce the number, rate, and severity of motor vehicle crashes; to enable states and communities to solve their unique traffic safety problems; to identify new approaches in the behavioural, vehicular, and program delivery areas in order to reduce the number of fatalities and serious injuries.

ANNEX b

ANNEX b ROAD SAFETY TARGETS IN OECD MEMBER COUNTRIES

COUNTRY	TARGET(S)	PROGRAMS/INITIATIVES PROPOSED/IMPLEMENTED TO HELP ACHIEVE TARGETS
Australia	To reduce the number of road fatalities per 100,000 population by 40% from 9.3 in 1999 to no more than 5.6 in 2010.	**Use new technology (ITS) to reduce human error:** ensure seat belt use; maintain safe following distances between vehicles; prevent speed limits from being exceeded; monitor driver alertness; automatically notify emergency services of serious crash locations; **improve vehicle compatibility and occupant protection:** vehicle safety standards and design improvements; **improve the safety of roads** (black spot programs): use crash cost estimation for economic evaluation of road improvement options; conduct road safety audits; improve traffic engineering measures to create safer urban environments for pedestrians and cyclists; and reduce roadside hazards; **improve the equity of road users:** in particular for young and old road users as well as vulnerable and rural road users; apply international best practice in road safety benchmarking; **evidence based improvement to road safety programs and policy:** comprehensive research for a more thorough understanding of causal factors and consequences of road crashes and the effects of existing and potential countermeasures; **improve driver training and licensing practices:** improved training and testing procedures for novice drivers; **continue and enhance existing road safety measures:** particular attention will be given to speed management; alcohol and drug abuse; use of restraints and helmets.
Austria	To reduce the annual number of traffic fatalities by 40% and injuries by 20% by 2005 over 1998 figures.	**Speed enforcement:** demerit system introduced; speed limit for novice drivers; 80 km/h speed limit on rural roads; **seat belts:** public education campaigns; increased penalties for non-wearers; compulsory use for truckers; improved driver education and re-education; **alcohol and drugs:** lower the legal BAC limit to .05 mg%; zero BAC limit for young drivers; no drugs; standardized penalties for drunk drivers across Austria; periodical medical check-ups for all drivers; road safety measures for elderly road users; **conspicuity:** daytime running lights; increased safety among vulnerable road users; revision of right-of-way rules for cycle paths; more pedestrian zones and cyclist paths.
Belgium	None specified.	**Measures in place to improve road safety include:** licence suspension for excess and inappropriate speed and excess alcohol; photo radar; speed limiters on heavy goods vehicles; pedestrian and cyclists safety programs; reform of collision reporting system being considered to address data quality, consistency and sharing issues and to facilitate evaluation exercises.
Canada	Two measurable targets are intrinsic to Canada's goal of having the safest roads in the world. They include: the National Occupant Restraint Program 2001 (NORP 2001), which has as it's objective 95% seat belt use and proper child restraint use among all light duty vehicle occupants by 2001;	**NORP 2001:** national seat belt use survey monitors Canada's progress toward it's goal; national (CACP's Operation Impact and Car Time 1-2-3-4 video) and jurisdictional campaigns promoting proper and increased seat belt and child restraint use; NORP 2001 Task Force developing a promotional campaign primarily targeting young male non-wearers on rural roads; consideration being given to conducting periodic rural seat belt use surveys; **STRID 2001:** minimum licence suspensions for drivers convicted of DWI; administrative licence suspensions for drivers charged with DWI; education initiatives to educate police, crown prosecutors and the judiciary about the severity of the impaired driving problem; mandatory assessment and treatment programs; vehicle impoundment and ignition interlock programs; increased penalties and sentencing options in the Canadian Criminal Code and raised maximum penalty for impaired driving causing death to life imprisonment; **high-risk drivers:** initiatives aimed at identifying jurisdictional high-risk driving population

ANNEX b ROAD SAFETY TARGETS IN OECD MEMBER COUNTRIES

COUNTRY	TARGET(S)	PROGRAMS/INITIATIVES PROPOSED/IMPLEMENTED TO HELP ACHIEVE TARGETS
Canada (continued)	and the Strategy to Reduce Impaired Driving 2001 (STRID 2001), which has the goal of reducing the percent of road users killed or seriously injured in crashes involving drinking drivers by 2001 by 20% over the 1990-1995 baseline level.	introduced, and targets to reduce HRD recidivism established; **speed and intersection safety**: task force established and targets set to address problem; **novice drivers**: 80% of population now governed by laws for novice drivers; **enforcement**: template for community policing protocol being established; police integrating public education strategies (Operation Impact) with enforcement initiatives; **commercial vehicle safety**: recent revisions to the National Safety Code (safety rating) continue to make commercial vehicle transportation safer; **motor vehicle enhancements**: principle focus is with frontal crash protection research, side impact protection research, rear underride guard protection on commercial trailers and anti-lock brake systems for light duty vehicles; enhanced system of anchoring child restraint systems in vehicles; and safety-oriented systems incorporating degrees of "intelligence" through sensing elements, computation and control or warning systems on new vehicles; a national framework for rural road safety is being developed; **infrastructure initiatives**: development of national guidelines for road safety audits and rumble strips; **crash and exposure data**: improved national crash data file; data linkage protocols established; automated on-site collection of traffic collision and related data being tested; first annual national vehicle use (kilometres travelled) survey; **jurisdiction/community initiatives**: graduated licensing; school bus safety; designated community safety zones; winter driving; holiday congestion and cyclist and pedestrian safety.
Czech Republic	To reduce the number of fatalities per million inhabitants to less than 70 by 2010.	**Vehicles**: harmonize with European Union (EU) regulations; introduce daytime running lights; mandatory use of child restraints; **drivers**: introduce penalty points system; driver re-education; EU standardized speed limits; **roads**: introduce road safety audits; integrate road safety into design of new roads; introduce traffic calming measures in built-up areas and public transportation alternatives; improving vulnerable road user safety; **education**: broad-based public education campaigns focusing on road safety in general and specific programs focusing on excess speed and young male drivers in particular; **enforcement**: introduce photo radar; reduce speed limits on motorways, in built-up areas and in urban centres to EU recommended levels.
Denmark	A 40% decrease in the number of road users killed or seriously injured by 2012 over 2000 totals.	Automatic speed controls; red light cameras; improved police data collection practices (electronic).
Finland	To reduce traffic fatalities to 250 by 2005 and have serious injury reductions that parallel the decreases that occurred in Finland during the 1990s.	**Curbing the growth in traffic**: land use planning; improving the standard of and promoting the use of public transportation services; increase taxes for vehicle ownership; **improved road safety in built-up areas**: improved, increased pedestrian/cyclist paths and underpasses; speed limits based on volumes of pedestrian and cyclist traffic; increased surveillance in areas with high pedestrian traffic; **improve interaction among road users**: continuous traffic education; increase bicycle helmet, reflectors, seat belt use; mandatory training for moped riders; increase minimum age for motorcycle licensing; improve driver education; introduce high-risk driver interventions; introduce elderly driver programs; **reduce drinking/driving**: public education campaigns; treatment for recidivists; ignition interlocks; increased police enforcement; **reduce run-off-road and head-on crashes**: improve wintertime road maintenance; varying speed limits depending on road conditions.

ANNEX b ROAD SAFETY TARGETS IN OECD MEMBER COUNTRIES

COUNTRY	TARGET(S)	PROGRAMS/INITIATIVES PROPOSED/IMPLEMENTED TO HELP ACHIEVE TARGETS
France	None specified.	**Road safety initiatives have focused primarily on human behaviour:** demerit points for failure to wear seat belts; introduced stringent law related to speed exceeding 40 km over the posted limit; and intense media campaigns focusing on belt use and drinking and driving; research initiatives focusing on rural road safety.
Germany	None specified.	The current focus of road safety interventions is on initiatives that aim to decrease the number of crashes involving vulnerable road users, young drivers and heavy goods vehicles as well as collisions that occur on rural roads, particularly those involving road side hazards.
Great Britain	A 40% reduction in the number of people killed or seriously injured in traffic collisions; a 50% reduction in the number of children killed or seriously injured; and a 10% reduction in the slight casualty rate, expressed as the number of people slightly injured per 100 million vehicle kilometres travelled by 2010 when compared with 1994-1998 average figures.	**Enhance existing programs that were initiated for the inaugural target setting exercise in 1987:** driver impairment (drinking-driving, drugs and fatigue), enforcement, vehicles and infrastructure as well as public education campaigns; **new initiatives:** improved standards for driver training and testing; motorcycle safety; child road safety; vulnerable road users; infrastructure initiatives; increased enforcement; and campaigns aimed at reducing the incidence of speeding.
Hungary	A 25-30% decrease in the number of road users killed or seriously injured by 2000 compared with 1992 figures.	**Introduced:** 50 km/h speed limit in built-up areas; DRL on main roads outside built-up areas; mandatory use of rear seat belts on rural roads; public education campaigns; increased police enforcement; revisions to Highway Code; improved technical equipment for police; traffic education programs in elementary schools; mandatory speed limiters for commercial vehicles transporting hazardous materials; improvements to roads infrastructure; mandatory helmet wearing for moped riders; use of cell phones prohibited while driving; introduction of standardized signing for cyclists and pedestrians.
Ireland	To reduce the number of fatalities and serious injuries on Irish roads by a minimum of 20% by 2002 below 1997 levels; to reduce the incidence of speeding by 50% from 1997 levels; to increase seat belt wearing rates to 85%; to reduce the number of fatal crashes occurring during "dark" lighting conditions by 25%.	**New measures:** the use of automatic speed detection systems, including fixed speed cameras; evidential breath testing for drink driving; extend on-the-spot fines for non-use of seat belts and other offences; develop a penalty point system that specifically targets recidivism of high-risk driving behaviour; **enhanced measures:** public education programs for school children; expanded road safety research; upgrade IT systems relevant to road traffic enforcement; introduce computerized driver licensing records; vehicle safety inspections introduced; and improvements to road infrastructure.

ANNEX b ROAD SAFETY TARGETS IN OECD MEMBER COUNTRIES

COUNTRY	TARGET(S)	PROGRAMS/INITIATIVES PROPOSED/IMPLEMENTED TO HELP ACHIEVE TARGETS
Italy	None specified.	Reforms being considered to traffic collision data collection system to improve data quality and data sharing.
Japan	To reduce total fatalities by 1,500 by 2010 below 2000 figure; to reduce the number of collisions involving commercial vehicles by 20%, with an implied fatality reduction of 170.	Improve roads infrastructure and safety facilities; public education programs; improve safety features of vehicles; effective traffic regulation and control; improve emergency rescue and medical treatment services; conduct road safety research, in particular for their aging population; develop safety measures based on intelligent transportation systems (ITS).
Netherlands	(a) 750 or fewer fatalities and 14,000 or fewer hospitalized victims by 2010; (b) a 25% decrease in total casualties in 2000 when compared with the 1985 total; supplementary targets: a decrease to 100 in 2000 of alcohol-related fatalities; 90% passenger car seat belt use by 2000; speeding to account for no more than 10% of citations.	**Initial road safety programs** aimed at reducing drinking-driving, speeding, hazardous citations; improving cyclist and heavy vehicle safety; concerns over not achieving goals resulted in adoption of supplementary road safety plan advocating sustainable road safety: the main focus of **sustainable road safety** in short term was to improve traffic law enforcement; to improve roads infrastructure; to increase effectiveness of programs, decentralization of traffic safety policies was agreed to in 1994 by principal agencies involved.
New Zealand	To reduce traffic deaths to 420 by 2001.	Lowering highway speed limits to 90 km/h; raising minimum driving age to 17; achieving a 98% front seat belt wearing rate; achieving optimistic results from compulsory breath testing and speed camera programs; reducing motorcycle fatalities to 8% of road toll.
Norway	To have 200 or fewer traffic fatalities by 2012.	**Current measures include**: improvements to roads and road environment; increased police surveillance; improved driver education and information; programs aimed at improving road user behaviour; increased sanctions; use of mobile phones while driving prohibited; increased road safety research.
Poland	None specified.	Introduced new traffic collision data collection system which emphasized data quality improvements.
Spain	None specified.	Increase public education campaigns; monitor and control of selected offences; improve road infrastructure; undertake studies on crashes and preventative measures; improved vehicle inspection programs; improved traffic control devices and road user assistance; adoption of international standards and development of national regulations; legal BAC limit decreased to .05 and to .03 for professional and novice drivers, respectively.

ANNEX b ROAD SAFETY TARGETS IN OECD MEMBER COUNTRIES

COUNTRY	TARGET(S)	PROGRAMS/INITIATIVES PROPOSED/IMPLEMENTED TO HELP ACHIEVE TARGETS
Sweden	Year 2007: 50% reduction in fatalities and serious injuries over 1996 totals; ultimate long term goal, as part of Vision Zero initiative, is that no one be killed or seriously injured within the road transportation system.	Introduce programs aimed at reducing drinking and driving, speeding and other driving offences; no exemptions for non-use of seat belts; create safer road environment in urban and rural areas; improved emergency medical response; safer vehicle designs; and crash and medical data linking.
Switzerland	Government: long term target of 350 or fewer fatalities; and a maximum of 5 fatalities/100,000 inhabitants; bfu (Swiss National Safety Council): (a) intermediate target (2010) of 350 or fewer fatalities; and (b) long term (2020) target that no one die or be seriously injured in traffic collisions (Vision Zero).	Decrease legal BAC level to .05 mg%; increased traffic education initiatives focusing on seat belt use and air bags; introduced graduated licensing scheme; new legislation pertaining to prescriptions and non-prescription drugs; promote the use of public transportation; pedestrian safety initiatives; increased use of roundabouts in urban areas; improve roads infrastructure and technology of roads; and increase enforcement.
Turkey	None specified.	Road safety promotional initiatives focusing on defensive driving measures: seat belt use and proper use of child restraints; pedestrian awareness; nighttime driving; proper vehicle maintenance; random roadside (vehicle registration and DWI checks).
United States	Reduce total fatalities and injuries by 20% below 2000 levels by 2008; reduce fatalities involving commercial vehicles by 50% by 2010.	**Introduced:** crash avoidance and driver vehicle performance initiatives and advanced technologies to augment vehicle handling and stability; alcohol- and drug-impaired driving initiatives; public information and education initiatives aimed at high-risk drivers; programs targeting red light running, speeding, unsafe lane changes, and ignoring rail-highway grade crossing gates; expand efforts to define and measure HRD problem, develop and test countermeasures; initiatives focusing on teenagers; expand biomechanics research particularly for children and the elderly; enhance research of advanced occupant restraint systems; new car assessment programs which evaluate front and side impact protection performance; research on aging road users, including education, licensing practices, and crash protection.

Note: OECD member countries for which road safety targets or road safety initiatives supporting improvements in road safety were not available were excluded from this table.

ANNEX

ANNEX C TARGETS PROPOSED FOR ROAD SAFETY VISION 2010

TARGET	CURRENT STATUS OF BENCHMARK DATA (1996-1997/1998-1999 DATA)	EXPECTED BENEFITS IF TARGET OBJECTIVES ARE ACHIEVED
30% decrease in the average number of road users killed and seriously injured during the 2008-2010 period over comparable 1996-2001 figures.	killed (1996-1999 data): 3,014; seriously injured (1996-1998 data): 19,206.	* 904 fewer road users killed and 5,762 fewer seriously injured.
Minimum 95% seat belt and proper child restraint use.	1996-1999 data: 89.1% of light duty vehicle occupants were restrained.	115 fewer occupants killed in 2010 if seat belt use gradually increases to 95%.
40% decrease in the number of unbelted fatally and seriously injured occupants.	1996-1997 data: killed: 906 seriously injured: 2,921	362 fewer occupants killed and 1,168 fewer seriously injured.
40% decrease in the percent of road users fatally or seriously injured in crashes involving alcohol.	1997 data (STRID report) killed: estimated 1,071 road users killed in crashes involving alcohol; seriously injured: 3,613.	428 fewer road users killed and 1,445 fewer seriously injured.
20% reduction in the number of fatalities and serious injuries resulting from speed and intersection-related crashes.	1996-1997 data: intersection related: killed: 801 seriously injured: 7,497 speed related: killed: 525 seriously injured: 2,046	Intersection related: 160 fewer road users killed and 1,499 fewer seriously injured; speed related: 105 fewer road users killed and 409 fewer seriously injured.
20% decrease in the percent of drivers who commit three high-risk driving infractions (two if they were alcohol-related) within a two year time frame.	Provinces/territories must first identify high risk driver population.	Estimated reductions will be based on information provided by jurisdictions.

* Due to the considerable overlap among targets, the casualty reductions specified if the 30% overall national target achieved (904 fewer road users killed and 5,762 fewer seriously injured) are considerably lower than the aggregate reductions specified for each individual target (2,110 fewer road users killed and 9,200 fewer seriously injured).

ANNEX C TARGETS PROPOSED FOR ROAD SAFETY VISION 2010

TARGET	CURRENT STATUS OF BENCHMARK DATA (1996-1997/1998-1999 DATA)	EXPECTED BENEFITS IF TARGET OBJECTIVES ARE ACHIEVED
20% decrease in the number of young drivers/riders (aged 16-19 years) killed or seriously injured in crashes.	1996-1997 data for all jurisdictions: motorcyclists/moped riders: killed: 14; seriously injured: 116; motor vehicle operators: killed: 143; seriously injured: 1,018.	3 fewer motorcycle/moped operators killed and 23 fewer seriously injured; 29 fewer motor vehicle drivers killed and 204 fewer seriously injured.
20% decrease in the number of road users killed or seriously injured in crashes involving commercial carriers.	1996-1997 data: killed: 610; seriously injured: 1,795.	122 fewer road users killed and 359 fewer seriously injured.
30% decrease in the number of vulnerable road users (pedestrians, motorcyclists and cyclists) killed or seriously injured.	1996-1997 data: pedestrians: killed: 434 seriously injured: 2,133 motorcyclists/ moped riders: killed: 123 seriously injured: 1,025 cyclists: killed: 64 seriously injured: 630	Casualty reductions by 2010: pedestrians: killed 130; seriously injured: 640 motorcyclists/moped riders: killed: 37 seriously injured: 308; cyclists: killed: 19; seriously injured: 189.
40% decrease in the number of road users fatally or seriously injured on rural roadways.	1996-1997 data: Rural roadways include roads with posted speed limits of 80-90 km/h; Killed: 1,499; seriously injured: 7,391.	Casualty reductions in 2010: killed: 600; seriously injured: 2,956.

ACKNOWLEDGEMENTS

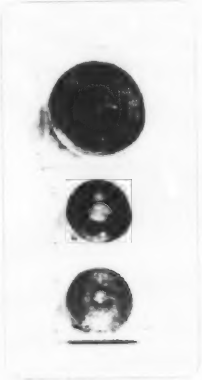
This report was written by Paul Gutoskie of the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate of Transport Canada.
The following organizations provided valuable input in the preparation of this document:

- **Canadian Council of Motor Transport Administrators**
  Standing Committee on Road Safety Research and Policies
  Standing Committee on Drivers and Vehicles
  Standing Committee on Compliance and Regulatory Affairs
- **Canadian Association of Chiefs of Police**
- **Transportation Association of Canada**
  Chief Engineers' Council
- **National Public Safety Organizations**
  A committee of national organizations committed to road safety

To find out more about national road safety programs and initiatives, call Transport Canada toll free at 1-800-333-0371 or (613) 998-8616 if you are calling from the Ottawa area, or e-mail comments or questions to roadsafetywebmail@tc.gc.ca. You can also visit the Transport Canada Web site at www.tc.gc.ca/roadsafety

The text of this publication may be reproduced without permission provided the source is credited.
©Minister of Public Works and Government Services, 2001
Published in March 2001

OBJECTIFS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LE CANADA D'ICI À 2010



Transports Canada Transport Canada

TP 13736 F

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire i

1 Historique 1

2 Objectif 1

3 Vision du Canada 1

3.1 La Vision — Un processus évolutif 1

3.2 Initiatives adoptées à l'appui de Vision sécurité routière 2001 2

3.3 Performance du Canada 2

3.4 Classement international du Canada 2

3.5 Tendances parmi les pays du peloton de tête 3

3.6 Comment expliquer le classement du Canada à l'échelle internationale 4

3.6.1 Objectifs/Programmes/Initiatives : Certains exemples 4

3.6.2 Éventail des victimes 5

4 Rendre les routes plus sûres pour les Canadiens : renforcer la vision au moyen d'objectifs 7

4.1 Délai d'exécution pour la prochaine série d'objectifs ou la vision 7

4.2 Établissement des priorités ou des objectifs 8

4.2.1 Amélioration des objectifs et des mesures actuellement en vigueur 8

4.2.1.1 Programme canadien sur la protection des occupants 2001 8

4.2.1.2 Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 9

4.2.2 Établissement de nouveaux objectifs nationaux pour Vision sécurité routière 2010 10

4.2.2.1 Conducteurs dangereux ou à haut risque 10

4.2.2.2 Jeunes conducteurs 11

4.2.2.3 Usagers de la route vulnérables 12

4.2.2.4 Sécurité des véhicules commerciaux 13

4.2.2.5 Sécurité sur les routes rurales 14

5 Facteurs influançant la vision 14

5.1 Meilleures données sur les accidents et le risque 14

5.2 Des véhicules automobiles plus sûrs 16

5.3 Initiatives pour une application plus efficace 18

5.4 Initiatives concernant l'infrastructure routière 19

6 Discussion 20

7 Recommendations 21

Annexes

A - Énoncés de vision des pays membres de l'OCDE en matière de sécurité routière

B - Objectifs des pays membres de l'OCDE en matière de sécurité routière

C - Objectifs proposés pour Vision sécurité routière 2010

Remerciements

Sommaire

- C'est en 1996 que le Conseil des ministres responsables des Transports et de la Sécurité routière a adopté pour la première fois une vision nationale en matière de sécurité routière ayant pour objet de doter le Canada des routes les plus sûres au monde, et le plan Vision sécurité routière 2001.
- Les initiatives entreprises à l'appui de la Vision (1996-2001) ont permis de faire progresser les objectifs stratégiques du plan, à savoir : sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière, améliorer la communication et la collaboration entre les différents organismes voués à la sécurité routière, renforcer les mesures d'application et améliorer la collecte de données et la qualité de l'information sur la sécurité routière.
- En 1998, le niveau de sécurité routière du Canada, mesuré en fonction du nombre d'usagers de la route tués par véhicule automobile immatriculé, s'est amélioré de près de 9 % par rapport à 1996, date de l'adoption de la Vision. Au cours de la même période de trois ans, le nombre réel d'usagers de la route tués et grièvement blessés a diminué de 5 % et de 8 %, respectivement, par rapport aux chiffres comparables de 1996.
- Bien que le taux de mortalité pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés ait enregistré une baisse de 1,79 en 1996 à 1,63 en 1998, le Canada a perdu du terrain, parmi les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), passant du 8e au 9e rang pour 1996 et 1997, du fait que d'autres pays ont réalisé des gains encore plus impressionnants au cours de la même période.
- En octobre 2000, le Conseil des ministres responsables des Transports et de la Sécurité routière ont approuvé un nouveau plan, Vision sécurité routière 2010, pour poursuivre à plus long terme les travaux du plan national sur la sécurité routière adopté au départ.
- Vision sécurité routière 2010 conserve la Vision et les objectifs stratégiques du premier plan, et y ajoute un objectif national général et des objectifs partiels (dont le suivi sera assuré annuellement et qui seront révisés en 2006, au besoin).
- Les objectifs approuvés dans le cadre de Vision sécurité routière 2010 visent à fournir aux intervenants de la sécurité routière des données de référence reposant sur une large assise à partir des principaux indicateurs de sécurité routière, qui permettront de mesurer ensuite l'incidence des mesures d'intervention.
- L'objectif national vise une diminution de 30 %, par rapport aux chiffres comparables de 1996-2001, du nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés au cours de la période 2008-2010.
- Les objectifs partiels sont les suivants :
  - port de la ceinture de sécurité par un minimum de 95 % des occupants de véhicules automobiles et utilisation appropriée des dispositifs de retenue pour enfants par les occupants de tous les véhicules automobiles (Programme canadien sur la protection des occupants 2010);
  - diminution de 40 % du nombre d'occupants non attachés blessés mortellement ou grièvement (Programme canadien sur la protection des occupants 2010);
  - diminution de 40 % du pourcentage d'usagers de la route blessés mortellement ou grièvement dans des accidents impliquant un conducteur en état d'ébriété (Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2010);
  - réduction de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents provoqués par un excès de vitesse ou à des intersections routières;
  - diminution de 20 % du pourcentage de conducteurs ayant commis trois infractions dangereuses au Code de la route (deux si ces infractions sont liées à la consommation d'alcool) dans un délai de deux ans;
  - diminution de 20 % du nombre de jeunes conducteurs d'automobile ou de moto dans la tranche d'âge de 16 à 19 ans tués ou grièvement blessés dans des accidents;
  - diminution de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant un véhicule commercial;
  - diminution de 30 % du nombre de piétons, motocyclistes et cyclistes tués ou grièvement blessés;
  - diminution de 40 % du nombre d'usagers de la route blessés mortellement ou grièvement sur des routes rurales.
- Outre l'adoption d'objectifs quantitatifs, le nouveau plan recommande également l'adoption par les provinces et territoires d'un système d'obtention du permis par étapes, l'utilisation de méthodes policières novatrices mises en place au niveau communautaire, des campagnes d'éducation publique pour promouvoir la sécurité des cyclistes de même que l'amélioration de la saisie et du transfert des données sur les collisions et le risque, et des liaisons entre ces données.
- La réalisation de ces objectifs réduirait à moins de 2 100, d'ici à 2010, le nombre de morts sur les routes au Canada.

1 Historique

À la fin des années 80, les objectifs de sécurité routière étaient un phénomène assez exceptionnel qu'on ne rencontrait que dans de rares pays industrialisés. Aujourd'hui, les pays les plus avancés disposent d'une vision ou d'objectifs de sécurité routière, ou des deux, pour les aider à rendre les routes plus sûres. En raison des résultats satisfaisants et bien documentés obtenus, tant sur le plan quantitatif que qualitatif, par des pays comme la Grande-Bretagne par suite de l'introduction de programmes d'objectifs de sécurité routière, les pays sérieusement déterminés à améliorer leur dossier à ce chapitre sont pratiquement contraints de mettre en place un programme ciblé de sécurité routière. On trouvera un sommaire des visions et des objectifs de sécurité routière adoptés dans les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) aux annexes A et B.

2 Objectif

L'objet du présent document est de rendre compte des améliorations du degré de sécurité routière survenues depuis l'introduction du plan Vision sécurité routière en 1996, par suite des initiatives et des programmes mis en œuvre à l'appui de la Vision, et de proposer l'adoption d'un nouveau plan assorti d'objectifs précis. On espère que l'intégration des objectifs dans le nouveau plan saura susciter l'adhésion des intervenants de la sécurité routière et du grand public, en plus de donner au milieu de la sécurité routière du Canada l'élan voulu pour concrétiser sa Vision en dotant le pays des routes les plus sûres au monde.

3 Vision du Canada

La Vision du Canada est de doter le pays des routes les plus sûres au monde. Cette Vision a été adoptée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et ratifiée officiellement par tous les ministres responsables des Transports et de la Sécurité routière en 1996. La Vision est un effort national qui suscite l'adhésion des pouvoirs publics de tous les paliers de même que des principaux intervenants des secteurs public ou privé. Les objectifs stratégiques de l'actuel plan quinquennal, connu sous le titre Vision sécurité routière 2001, sont de sensibiliser le public au problème de la sécurité routière, d'améliorer la communication, la coopération et la collaboration entre les différents organismes voués à la sécurité routière, de renforcer les mesures d'application et d'améliorer la collecte de données et la qualité de l'information sur la sécurité routière dans l'ensemble du pays.

3.1 La Vision — un processus évolutif

L'adoption par le Canada d'objectifs en matière de sécurité routière découle d'un constat. Les experts de la sécurité routière considèrent que, malgré les améliorations considérables qui se sont produites au cours des 30 dernières années, la circulation sur les routes du pays pourrait être encore beaucoup plus sûre. Par conséquent, toute une brochette d'initiatives s'adressant aux usagers de la route et visant les réseaux routiers et les véhicules ont été lancées dans la foulée de la Vision afin d'améliorer la sécurité sur les routes canadiennes.

Les efforts du milieu canadien de la sécurité routière ont permis de franchir certaines étapes importantes, au cours des 30 années ayant précédé l'introduction de la Vision, notamment les lois interdisant l'alcool au volant, les principales normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (par exemple, protection des occupants du siège avant en cas d'accident, phares de jour), les lois imposant le port obligatoire de la ceinture, le Programme canadien sur la protection des occupants (NORP) et la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies (STRID). Alliées aux améliorations de l'infrastructure routière des provinces et territoires et à des facteurs moins évidents relatifs aux progrès de la médecine, ces initiatives visant les usagers de la route et les véhicules sont responsables en grande partie d'une baisse de plus de la moitié du nombre maximum de morts sur la route au cours de la période, alors que le nombre de véhicules en circulation a plus que doublé.

Toutefois, malgré ces améliorations, on considère que le niveau de sécurité routière au pays a stagné au début des années 90. À l'échelle nationale, environ 90 % des occupants des véhicules portent la ceinture de sécurité, ce qui est demeuré pratiquement inchangé, et quelque 40 % des conducteurs et des piétons mortellement blessés avaient consommé de l'alcool, ce qui est un pourcentage assez constant.

On considère qu'en raison du partage des compétences entre les autorités fédérales et provinciales ou territoriales au chapitre de la sécurité routière, il serait avantageux pour le Canada d'adopter une approche plus uniforme et ciblée, relativement à la planification d'un programme de sécurité routière national. L'adoption de Vision sécurité routière 2001 demeure à ce jour l'initiative nationale la plus complète menée par le milieu de la sécurité routière canadienne pour rendre les routes canadiennes plus sûres.

3.2 Initiatives adoptées à l'appui de Vision sécurité routière 2001

Les initiatives entreprises par les responsables de la sécurité routière au Canada ont rendu plus sûres les routes du pays.

Les deux programmes phares actuellement en place à l'appui de la Vision sont le Programme canadien sur la protection des occupants 2001 et la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001. Ces deux programmes font pratiquement l'unanimité dans l'ensemble des provinces et territoires et étaient déjà en place avant l'adoption de la Vision. On leur a ajouté « 2001 » pour les rattacher à la Vision. Les objectifs du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 demeurent identiques à ceux de l'ancien Programme canadien sur la protection des occupants — soit convaincre 95 % des occupants de toutes les voitures de tourisme de boucler leur ceinture de sécurité et d'attacher convenablement les enfants. Le but de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001, qui a été élargie, est notamment de parvenir à réduire, pendant la période 1990-1995, de 20 % le pourcentage total moyen de décès et d'accidents graves provoqués chez les usagers de la route par des accidents liés à la consommation d'alcool. Jusqu'à très récemment, ces deux initiatives étaient les deux seuls programmes nationaux ayant des objectifs clairement définis.

Mentionnons parmi les autres initiatives importantes entreprises depuis l'adoption de la Vision en 1996, la création ou le renforcement de groupes de travail, de comités ou de groupes de projets représentatifs à l'échelle nationale sur des sujets aussi divers que les conducteurs dangereux, la sécurité des véhicules commerciaux, la gestion de données, les nouveaux axes de recherche sur la sécurité routière, l'intégration des facteurs de sécurité routière à la conception et à l'usage des routes ainsi que la sécurité en ce qui a trait à la vitesse et aux intersections.

Les organismes voués à la sécurité publique à l'échelle nationale, comme l'Association canadienne des chefs de police (ACCP) se sont appuyés considérablement sur les principes directeurs de la Vision pour élaborer des messages de sécurité routière contribuant à sensibiliser davantage à certaines questions types, non seulement leurs propres adhérents, mais également le grand public.

Les initiatives provinciales, territoriales ou communautaires entreprises pour améliorer la sécurité routière qui, parallèlement, sont conformes aux principes directeurs de la Vision, comprennent des programmes régissant l'obtention du permis par étapes, la sécurité des autobus scolaires, l'introduction de zones de sécurité désignées dans les collectivités, la conduite en hiver, la congestion routière en périodes de vacances et la sécurité des cyclistes et des piétons.

Grâce à l'application des conclusions d'études entreprises par le gouvernement fédéral et à des améliorations technologiques volontaires apportées par l'industrie pour renforcer les normes actuelles de sécurité des véhicules automobiles (par exemple, sacs gonflables se mettant en place moins brutalement pour assurer une meilleure protection aux plus petits ou aux occupants qui ne sont pas dans la position voulue) ou pour se conformer aux nouveaux règlements proposés (par exemple, amélioration par l'industrie de la solidité de la porte latérale des voitures de tourisme en prévision d'un règlement sur l'impact latéral), la circulation routière est désormais plus sûre pour les occupants des véhicules automobiles. Des initiatives promotionnelles comme En voiture 1-2-3-4, ont également contribué à l'objectif des collectivités canadiennes en matière de sécurité routière, qui est d'avoir les routes les plus sûres au monde.

3.3 Performance du Canada

Le nombre d'usagers de la route victimes d'un accident mortel ou grave en 1998 a chuté de 5 % et 8 %, respectivement, par rapport aux niveaux de 1996, année où la Vision a été adoptée. Le recul de 9 % du nombre de « décès par véhicule immatriculé » enregistré au cours de la même période témoigne aussi d'une amélioration du « niveau de sécurité routière » du Canada.

3.4 Classement international du Canada

Le taux de mortalité sur les routes canadiennes s'est amélioré en 1998, puisqu'il s'établissait à 1,63 pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés, comparativement à 1,79 en 1996, année où la Vision a été adoptée. En dépit de deux années successives d'amélioration du taux de mortalité, le Canada a perdu du terrain par rapport aux autres pays.

Le Canada occupait en effet le 9e rang, en 1998, contre le 8e, en 1996 et 1997, parmi les 29 pays membres de l'OCDE. En 1998, les Pays-Bas et l'Allemagne, qui occupaient l'année précédente un rang identique à celui du Canada, ont réalisé les gains les plus impressionnants. Les améliorations sur le plan de la sécurité apportées par

l'Allemagne en 1998, où les initiatives de sécurité routière ont mis l'accent sur les routes rurales et les conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs, ont permis à ce pays de dépasser le Canada en se classant au 8e rang. Les pays ayant devancé le Canada (1,63) en 1998, pour le taux de mortalité, sont la Suède (1,18), la Grande-Bretagne (1,25), la Suisse (1,37), le Japon (1,40), la Norvège (1,42), l'Australie (1,46), les Pays-Bas (1,48) et l'Allemagne (1,57).

3.5 Tendances parmi les pays du peloton de tête

Fournir une explication à la raison pour laquelle, malgré une amélioration de près de 9 % du niveau de sécurité routière au cours des deux dernières années, le Canada n'en a pas moins perdu du terrain par rapport à d'autres pays peut être une tâche fort aisée ou pratiquement impossible. L'explication simple est que les faibles gains au chapitre du port de la ceinture de sécurité, de l'utilisation appropriée des dispositifs de protection pour enfants et du pourcentage de conducteurs mortellement blessés qui conduisaient avec des facultés affaiblies n'ont pas suffi à compenser les améliorations sur le plan de la sécurité apportées dans d'autres pays au cours des deux dernières années. L'explication la moins évidente est qu'il existe des facteurs intangibles en jeu, dont l'incidence dans différents pays se manifeste de façon extrêmement différente. Parmi les exemples de ces facteurs intangibles ayant une incidence sur les Canadiens, mentionnons la taille du pays, sa faible densité de population, le manque de choix en ce qui a trait au transport en commun et le climat. Ces facteurs ont à toutes fins pratiques contraint les Canadiens à choisir les véhicules automobiles comme principal moyen de transport. Les deux explications concourent probablement à divers degrés au classement inférieur du Canada.

Le tableau 1, qui illustre les pourcentages que représente chaque catégorie d'usagers de la route dans l'ensemble des mortalités parmi les 13 pays les plus « sûrs » en 1998, reflète manifestement le fait que les Canadiens (et les Américains) comptent davantage sur la voiture de tourisme pour le transport que les autres pays du peloton de tête. Toutefois, ce tableau montre également que les facteurs susmentionnés sont également ceux qui ont contribué en grande partie à une distribution légèrement différente des mortalités des personnes vulnérables et non vulnérables (occupants de véhicules autres qu'une automobile) dans d'autres pays.

TABLEAU 1
Répartition des accidents mortels de la route, selon la catégorie d'usagers de la route (%)
Certaines pays membres de l'OCDE — 1998

Pays	Piétons	Cyclistes	Motocyclistes/ conducteurs cyclomoteurs	Occupants de véhicules automobiles
SUÈDE	13,0	10,9	9,8	66,3
GRANDE-BRETAGNE	26,5	4,6	14,6	54,3
SUISSE	20,4	7,9	15,4	56,3
JAPON	28,3	12,6	18,3	40,7
NORVÈGE	14,2	7,1	13,1	65,6
AUSTRALIE	18,1	2,5	10,3	69,1
PAYS-BAS	10,3	18,2	15,5	56,0
ALLEMAGNE	13,9	8,2	13,0	64,9
CANADA	14,1	2,7	5,8	77,4
FINLANDE	15,5	13,5	6,3	64,8
ITALIE	13,4	5,8	18,9	62,0
AUTRICHE	17,1	5,9	12,5	64,5
ÉTATS-UNIS	12,8	1,9	5,6	79,7

Source: International Road Traffic and Accident Data Base (IRTAD)

Le tableau 2 donne un aperçu des taux de mortalité et du classement correspondant au chapitre de la sécurité routière pour les pays qui sont arrivés en tête en 1998 ainsi que le rang qu'ils occupent en ce qui a trait aux « routes les plus sûres » à des intervalles de cinq ans au cours des 24 années précédentes. Il est clair qu'on observe certaines tendances surprenantes et uniformes — les États-Unis étaient en effet au premier rang en 1975 et ils ont régressé régulièrement au cours des années à l'étude, alors que la Grande-Bretagne et la Suisse affichent un taux d'amélioration régulier depuis 1990. Quant à la Suède, elle demeure au sommet ou bien près du sommet pendant toute la période. Les chiffres de ce tableau montrent également que le Canada a graduellement

TABLEAU 2

Classement pour la sécurité routière (d'après les taux de mortalité pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés)
Certaines pays membres de l'OCDE — 1998

	TAUX DE MORTALITÉ POUR 10 000 VÉHICULES AUTOMOBILES IMMATRICULÉS						CLASSEMENT POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE					
PAYS	1975	1980	1985	1990	1995	1998	1975	1980	1985	1990	1995	1998
SUÈDE	3,76	2,49	2,17	1,79	1,31	1,18	3	2	2	2	1	1
GRANDE-BRETAGNE	3,80	3,31	2,49	2,14	1,43	1,25	4	5	4	3	3	2
SUISSE	5,85	4,47	2,73	2,45	1,68	1,37	8	10	6	10	4	3
JAPON	4,28	2,73	2,38	2,36	1,76	1,40	5	3	3	8	5	4
NORVÈGE	3,61*	2,39	2,16	1,51	1,32	1,42	2	1	1	1	2	5
AUSTRALIE	5,82	4,32	3,23	2,31	1,84	1,46	7	9	12	5	6	6
PAYS-BAS	6,32	4,26	2,80	2,33	2,02	1,48	10	8	7	6	11	7
ALLEMAGNE	7,21	4,88	2,88	2,64	1,99	1,57	12	12	8	12	10	8
CANADA	5,31	4,00	2,95	2,34	1,96	1,63	6	6	9	7	8	9
FINLANDE	7,19	4,01	3,15	2,90	1,99	1,73	11	7	11	11	10	10
ITALIE	6,02	4,71	3,11	2,27	1,95	1,79	9	11	10	4	7	11
AUTRICHE	11,59	7,18	4,78	4,19	2,75	2,00	13	13	13	13	13	12
ÉTATS-UNIS	3,23	3,16	2,65	2,42	2,12	2,02	1	4	5	9	12	13

* Chiffre estimatif. Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

perdu du terrain, puisqu'il est passé du 6e rang en 1975 au 9e rang qu'il occupe actuellement. Ce tableau montre également qu'à part la Suède, systématiquement en tête du peloton, comme nous l'avons dit, le classement de certains pays a été très inégal. Cinq des huit pays ayant dépassé le Canada en 1998 se trouvaient derrière lui à un moment donné au cours de la période 1985-1998. Des pays comme la Suisse, l'Australie et l'Allemagne semblent avoir graduellement amélioré leur dossier sécurité routière. D'autre, comme le Japon et les Pays-Bas, semblent avoir dérapé après avoir eu un dossier sécurité routière assez bon pendant longtemps. Ils ont ensuite redressé la barre grâce à la mise en œuvre de certaines interventions rigoureuses. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'on peut véritablement apporter des améliorations durables et que certains l'ont fait. Le tableau 2 montre que divers niveaux d'amélioration se sont produits, du moins en ce qui a trait à l'abaissement du taux de mortalité, à chaque intervalle de cinq ans, parmi tous les pays pendant l'ensemble de la période examinée.

3.6 Comment expliquer le classement du Canada à l'échelle internationale

3.6.1 Objectifs/Programmes/Initiatives : quelques exemples

La plupart des pays ayant introduit des objectifs mesurables en ont bénéficié considérablement puisque leurs taux de mortalité se sont améliorés plus rapidement que ceux des pays qui n'en avaient pas mis en place. Les principaux exemples à cet égard sont la Suède, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et l'Australie qui en sont actuellement à leur deuxième ou troisième génération d'objectifs de sécurité routière. Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, on trouvera aux annexes A et B un aperçu des énoncés de vision et des objectifs, de même qu'un sommaire des initiatives ou des programmes de sécurité routière adoptés dans les pays membres de l'OCDE.

Comme le montre le tableau 1, la Suède a toujours été en tête pour ce qui est de la sécurité routière, puisqu'elle s'est classée première ou seconde tout au long de la période qui nous intéresse. En dépit de cette position avantageuse, la Suède a décidé en 1989 qu'il lui fallait prendre des mesures vigoureuses pour venir à bout du taux de mortalité de 20 % qui avait été le sien entre 1982 et 1989. Au cours de la période 1990-1994, la Suède a abaissé à 20 mg % la limite officielle du taux d'alcool dans le sang et accru le nombre d'alcotests administrés, introduit des radars et doublé le prix de l'essence. L'effet net a été une diminution de 35 % du nombre de décès au cours de la période visée. Stimulés par le succès de ces initiatives, les Suédois ont introduit en 1997 leur stratégie Vision Zéro et les objectifs correspondants (voir les annexes A et B) pour atteindre ce but ambitieux. La Grande-Bretagne a introduit pour la première fois des objectifs en 1987 afin d'accé-

lérer la réduction du nombre de victimes d'accidents et de sensibiliser davantage la population aux initiatives de sécurité routière. Les objectifs de réduction du nombre de morts et de blessés graves établis durant la campagne de 1987, ont été atteints avant la date butoir de 2000. On a mis l'accent sur les mesures de répression de l'alcool au volant, accru l'utilisation de la ceinture de sécurité, modifié les attitudes de la population et amélioré l'infrastructure routière. Quant aux objectifs de sécurité routière actuels de la Grande-Bretagne, pour 2010, ils visent à renforcer les programmes en place qui ont été lancés au moment de l'établissement du premier objectif, à savoir lutter contre la conduite avec facultés affaiblies (consommation d'alcool ou de médicaments et fatigue au volant), mesures d'application, sécurité des véhicules et de l'infrastructure, et des campagnes d'éducation publique. Les nouvelles initiatives ont pour objet d'améliorer les normes de formation des conducteurs et les examens, la sécurité des motocyclistes et la sécurité routière des enfants. On s'intéresse également aux usagers de la route vulnérables et des campagnes visent à réduire l'incidence de la vitesse.

Les objectifs de sécurité routière établis auparavant par les Pays-Bas n'ont obtenu qu'un succès limité. En 1996, plusieurs ministres néerlandais ont adopté conjointement une stratégie à multiples facettes intitulée « Une sécurité routière durable ». Bien que l'initiative embrasse une variété d'activités, y compris d'ambitieux objectifs de réduction à long terme du nombre de pertes de vie, et des programmes pour faire échec à l'alcool au volant, et lutter contre le non-bouclage de la ceinture et l'excès de vitesse, le principal but de la stratégie est d'établir des partenariats à l'échelon local, régional et national pour réaménager le réseau routier sur une période de temps donnée, en mettant davantage l'accent sur la sécurité. À ce jour, l'initiative s'est révélée assez satisfaisante, puisque le taux de mortalité aux Pays-Bas a diminué de 15 % depuis le lancement du programme.

L'amélioration soutenue du taux de mortalité en Australie au cours des 10 dernières années lui a permis de dépasser le Canada et les Pays-Bas dans le classement international. L'Australie présente des similitudes avec le Canada, du fait que la responsabilité des programmes de sécurité routière relève de la compétence partagée du gouvernement fédéral et des États. Le taux d'amélioration de la sécurité résulte d'initiatives adoptées dans le cadre de la Stratégie nationale de 1992. Plusieurs mesures ont alors été introduites, y compris des règlements plus rigoureux et des mesures de répression, l'amélioration des routes, une plus grande sécurité des véhicules et une véritable prise de conscience sociale parmi les usagers de la route. L'objectif de l'actuel plan de sécurité routière de l'Australie est de réduire de 40 % son taux de mortalité routière pour 100 000 habitants d'ici à 2010 (par rapport à 1999).

Les quatre pays brièvement mentionnés ont adopté des objectifs qu'ils considèrent comme difficiles mais réalisables, qui suscitent une large adhésion, à la fois de la classe politique, et des citoyens et, en conséquence, ils sont parvenus à améliorer considérablement les niveaux de sécurité pour les usagers de la route.

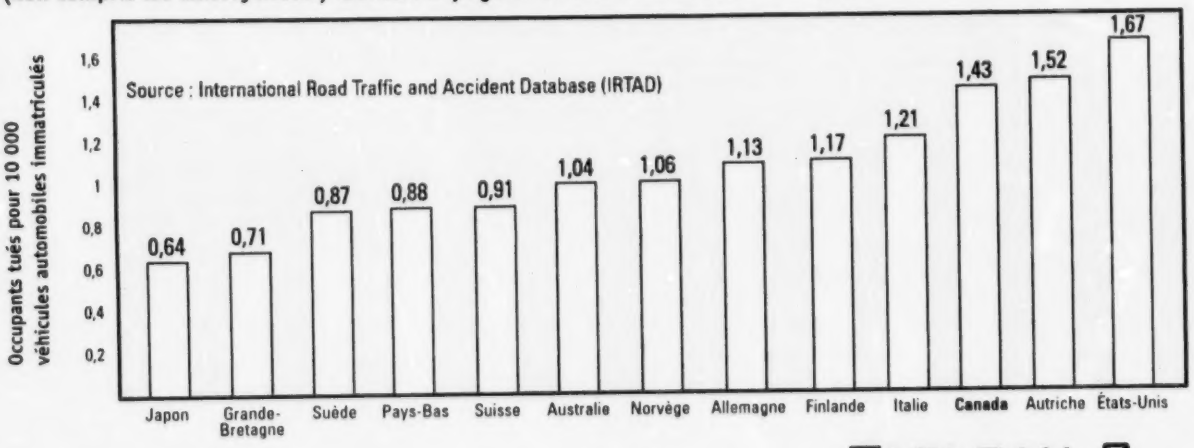
3.6.2 Éventail des victimes

Parmi tous les pays présentés au tableau 1, les États-Unis sont le seul à avoir un éventail de victimes similaires à celui du Canada. Environ 80 % des usagers de la route mortellement blessés au Canada et aux États-Unis sont des occupants de véhicules automobiles tandis que 5 à 6 % sont des conducteurs de motocyclettes ou de cyclomoteurs victimes d'une collision. À l'autre extrémité du spectre, seulement 41 % des usagers de la route mortellement blessés au Japon sont des occupants de véhicules. Le tableau 1 montre également qu'au Japon et en Grande-Bretagne, plus d'un usager de la route sur quatre mortellement blessé est un piéton. En Italie et au Japon, près d'un sur cinq est un conducteur de moto ou de cyclomoteur et aux Pays-Bas près d'un sur cinq est un cycliste. Manifestement, cette répartition différente des victimes a une incidence considérable sur le type et l'ampleur des initiatives de sécurité routière introduites dans ces pays. Bien que seuls les Etats-Unis dépassent le Canada pour ce qui est du rapport du nombre d'occupants de véhicules par rapport au nombre total de victimes, le Canada est arrivé au 5e rang, parmi les 13 pays examinés, pour le nombre de véhicules immatriculés par rapport à la population, et plusieurs pays le talonnant de près. Ainsi, en raison du risque accru causé par le grand nombre de véhicules en circulation, on aurait pu s'attendre à ce que le Canada ait une proportion plus élevée de décès parmi les occupants, ce qui n'est pas le cas. Il faut toutefois mentionner que le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules aurait été une mesure plus fiable du risque inhérent à l'utilisation des véhicules, si tous les pays examinés avaient pu fournir ces données.

Le graphique 1 montre que les huit pays qui dépassent le Canada pour le « niveau général de sécurité routière » affichent tous des taux de mortalité des occupants de véhicules automobiles nettement inférieurs à ceux du Canada. Collectivement, leur taux de mortalité moyen des occupants pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés s'établit à 1,13 pour 1998. Comme on le voit ci-après, à hauteur de 1,43, le taux de mortalité des occupants de véhicules automobiles au Canada est nettement plus élevé pour 1998.

GRAPHIQUE 1

Taux de mortalité des occupants, pour 10 000 véhicules automobiles immatriculés (non compris les motocyclettes) Certains pays membres de l'OCDE — 1998



Les conducteurs canadiens se démarquent considérablement pour ce qui est de l'usage de la ceinture de sécurité, par rapport aux conducteurs des autres pays. Le tableau 3 montre que le port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs est nettement plus élevé sur les routes urbaines que sur les routes rurales. Toutefois, il convient de mentionner que le chiffre relatif au port de la ceinture de sécurité sur les routes rurales est tiré d'une seule province (Alberta), alors que le chiffre pour les routes urbaines est tiré d'une enquête représentative à l'échelle nationale. Tous les autres pays qui recueillent des données sur le port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs, pour plus d'un type de routes, affichent des taux d'utilisation de la ceinture uniformément plus élevés sur les routes rurales ou les autoroutes que sur les routes urbaines.

Bien que les initiatives entreprises sous les auspices du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 et de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 — les deux programmes de sécurité routière nationale les plus remarquables du Canada — aient amélioré la sécurité des occupants de véhicules automobiles sur les routes du pays, les études menées récemment indiquent que près de 40 % des occupants mortellement blessés n'avaient pas attaché leur ceinture et que pratiquement la même proportion avait consommé de l'alcool ou n'étaient pas en état de conduire au moment de la collision. Il existe un groupe d'usagers de la route dangereux qui constituent un noyau de résistance, et qu'il semble difficile d'influencer. Les résultats de l'enquête récente menée dans le sud de l'Alberta sur le port de la ceinture de sécurité en milieu rural, qui révèlent que 69 % seulement des occupants de véhicules automobiles légers sont attachés, et le fait qu'environ 80 % des conducteurs trouvent la mort dans des zones désignées comme rurales expliquent peut-être en partie à la fois la grande proportion de conducteurs non attachés parmi ceux qui trouvent la mort au volant, de même que la répartition globale des mortalités d'occupants par rapport au nombre total des mortalités au Canada.

TABLEAU 3

Port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs (%) d'après le type de routes Certains pays de membres de l'OCDE — 1998

Pays	Type de routes		
	Urbaines	Rurales	Autoroutes
ALLEMAGNE	90	94	97
JAPON	87	s/o	94
SUÈDE*	85	87	97
NORVÈGE*	80	93	96
CANADA	92	69[1]	s/o
GRANDE-BRETAGNE*	88	s/o	s/o
FINLANDE	84	93	s/o
SUISSE	63	75	86
PAYS-BAS	67	80	80
AUTRICHE*	69	75	80
ÉTATS-UNIS	69	s/o	s/o

* Indique des données de 1997. Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)
[1] Données disponibles uniquement pour 1999, fournies par l'Alberta.

TABLEAU 4

Pourcentage de conducteurs morts ayant un taux d'alcool supérieur à la limite autorisée
Certains pays membres de l'OCDE — 1997-1998

PAYS	POURCENTAGE DE CONDUCTEURS AYANT UN TAUX D'ALCOOL SUPÉRIEUR À LA LIMITE AUTORISÉE	REMARQUES
JAPON	5	Le taux d'alcool non toléré est >= 50 mg %; loi en vigueur depuis 1970; le nombre de conducteurs décédés est un chiffre estimatif d'après les enquêtes sur la conduite en état d'ébriété qui indiquent une consommation d'alcool de 1 % chez les conducteurs de nuit pendant les week-ends.
PAYS-BAS	8	Le taux d'alcool non toléré est >= 50 mg %.
ALLEMAGNE	11	Le taux d'alcool non toléré est >= 50 mg %; le nombre de conducteurs décédés est faussé à la baisse en raison de la non-consignation des analyses pour déceler la présence d'alcool dans les accidents où un seul véhicule est impliqué.
SUÈDE	16	Le taux d'alcool non toléré est >= 20 mg %.
GRANDE-BRETAGNE	20	Le taux d'alcool non toléré est >= 80 mg %.
FINLANDE	24	Le taux d'alcool non toléré est >= 50 mg %.
ÉTATS-UNIS	28	Le taux d'alcool non toléré est de 80 mg % dans 15 États et de 100 mg % dans 33 États.
CANADA	32	Le taux d'alcool non toléré est >= 80 mg %.

Source : Peter Wilding, Commission européenne : « The Comparability of Alcohol Injury Road Accident Statistics Between Member States and Their Interpretation in the CARE Database ».

4 Rendre les routes plus sûres pour les Canadiens : renforcer la Vision au moyen d'objectifs

Le consensus qui se dégage parmi les professionnels de la sécurité routière de nombreux pays est qu'il est extrêmement utile de disposer d'objectifs exigeants mais mesurables si l'on veut obtenir une large adhésion aux initiatives adoptées, tant de la classe politique que de la population en général. Des énoncés d'objectifs ou des visions idéalistes, qui sont parfois considérés avec cynisme, servent de points de repère pour les mesures destinées à sensibiliser aux problèmes de la sécurité routière et l'établissement d'objectifs mesurables afin d'atteindre les buts visés.

Depuis l'adoption du programme Vision sécurité routière 2001, des progrès ont été faits. Au Canada, le taux de mortalité par véhicule immatriculé a régressé régulièrement, et le nombre d'usagers de la route tués et grièvement blessés a également baissé. En outre, depuis le début du programme, le public canadien a manifesté un intérêt croissant pour la sécurité routière. On en conclut que la Vision et les objectifs ont été utiles et qu'il y a lieu de poursuivre dans cette voie. L'introduction d'objectifs partiels mesurables, mettant l'accent sur les problèmes de sécurité routière les plus manifestes auxquels sont confrontés les intervenants de la sécurité routière au Canada, devrait aider à rendre les routes canadiennes plus sûres.

4.1 Délai d'exécution pour la prochaine série d'objectifs ou pour la Vision

Le délai d'exécution de la première Vision était de cinq ans — de 1996 à 2001. Toutefois, 2002 approche rapidement et il y a lieu de mettre en marche sans tarder un nouveau plan, pour assurer une transition en douceur. Il faut s'attacher à mettre en place un nouveau plan de neuf ans visant la période de 2002 à 2010, intitulé Vision sécurité routière 2010. On pourra ainsi recueillir les fruits du succès du plan actuel, permettre à de nouveaux programmes de prendre véritablement forme et appuyer l'introduction d'objectifs dans des domaines non encore abordés au préalable à l'échelle

nationale. Un délai d'exécution de neuf ans devrait offrir au milieu de la sécurité routière canadien un thème principal pour une période suffisamment longue pour permettre l'élaboration et la mise œuvre de stratégies nouvelles ou perfectionnées afin d'atteindre le but visé. Il faut surveiller de près les objectifs, établir des rapports et les adapter si nécessaire à mi-parcours, soit en 2006. À l'heure actuelle, la plupart des pays membres de l'OCDE dont le dossier sécurité routière est censé être supérieur à celui du Canada disposent d'objectifs assortis de délais d'exécution assez longs (environ 10 ans ou plus).

4.2 Établissement des priorités ou des objectifs

L'adoption de l'initiative Vision sécurité routière 2001, ayant pour but de doter le Canada des routes les plus sûres au monde, a été la première incursion du milieu canadien de la sécurité routière dans la voie de la sécurité routière internationale. L'ajout dans le délai d'exécution du nouveau plan d'un objectif national général visant la réduction du nombre de morts et de personnes grièvement blessées constitue la prochaine étape logique.

L'objectif national recommandé est que le nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés au cours de la période 2008-2010 soit inférieur de 30 % aux chiffres comparables de la période 1996-2001.

Les objectifs partiels analysés à la section 4 du présent rapport, à l'appui de l'objectif national, visent une diminution du nombre de morts et de personnes grièvement blessées de l'ordre de 20 à 40 %. Toutefois, il convient de mentionner qu'il existe un chevauchement considérable entre toutes les réductions ciblées envisagées et que, par conséquent, les réductions de pertes de vies humaines obtenues dans chaque groupe cible ne seront pas entièrement cumulatives. Il s'ensuit que l'objectif national recommandé est légèrement inférieur à certains de ceux analysés dans la section suivante du présent rapport.

4.2.1 Amélioration des objectifs et des mesures actuellement en vigueur

Les deux grands axes d'intervention à l'échelle nationale, à savoir le Programme canadien sur la protection des occupants 2001 et la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 sont déjà assortis d'objectifs mesurables.

PROGRAMME	OBJECTIF
Programme canadien sur la protection des occupants 2001	Parvenir d'ici à 2001 à un taux de 95 % de personnes portant la ceinture de sécurité et à une utilisation adéquate des dispositifs de retenue pour enfants parmi les occupants de véhicules automobiles légers.
	RÉALISATION
	90,1 % des occupants de voitures de tourisme étaient attachés en 1999. Les chiffres les plus récents sur l'utilisation adéquate des dispositifs de retenue pour enfants (1997) visant les enfants de moins de cinq ans indiquent que 67,7 % d'entre eux étaient convenablement attachés.
PROGRAMME	**OBJECTIF**
Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001	Réduire de 20 % le nombre de morts et de personnes grièvement blessées liés à la consommation d'alcool au cours de la période de référence moyenne 1990-1995.
	RÉALISATION
	On est parvenu à réduire de 10,3 % le nombre de morts dans des accidents impliquant des conducteurs en état d'ébriété, lequel est passé de 39 % en 1995 à 35 % en 1997.

4.2.1.1 Programme canadien sur la protection des occupants 2001

Situation actuelle : L'objectif actuel est de parvenir à un taux de 95 % d'utilisation de la ceinture de même qu'à une utilisation adéquate des dispositifs de retenue pour enfants parmi tous les occupants de véhicules automobiles légers, d'ici à 2001. Dans les collectivités de 5 000 habitants ou plus, le taux actuel d'utilisation de la ceinture de sécurité parmi les occupants sondés est de 90 %. Une enquête nationale sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants menée en 1997 a révélé que 68 % des enfants âgés de cinq ans ou moins étaient attachés dans un dispositif de retenue pour enfants ou par une ceinture de sécurité. Toutefois, depuis cette époque, les organisations de sécurité locales ont mené des observations cliniques non aléatoires dans diverses régions du pays pour observer les tendances d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants et sensibiliser les parents afin qu'ils apprennent à attacher convenablement les systèmes de retenue. Les observations plus exhaustives découlant de ces séances d'information tenues hors des voies de circulation, notamment dans des centres

commerciaux, ont montré que le pourcentage d'enfants convenablement attachés est nettement inférieur à celui indiqué dans l'enquête nationale. Une enquête sur l'utilisation de la ceinture de sécurité menée récemment (1999) dans le sud de l'Alberta, en milieu rural, a révélé que seulement 69 % des occupants étaient attachés. On craint que des disparités similaires dans les taux de port de la ceinture de sécurité n'existent également dans les régions rurales d'autres provinces. Une étude récente indique que 40 % de tous les occupants mortellement blessés et 21 % des personnes les plus grièvement blessées n'étaient pas attachés. L'étude révèle également qu'environ 80 % des conducteurs tués et 63 % de ceux qui ont été grièvement blessés l'avaient été dans un accident survenu en régions rurales.

Mesures éventuelles à prendre : Le groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 élabore à l'heure actuelle une campagne de promotion ciblant principalement les jeunes hommes qui ne portent pas la ceinture de sécurité sur les routes rurales. L'objectif du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 — obtenir que 95 % des occupants des véhicules automobiles légers portent la ceinture et attachent convenablement leurs enfants — devrait être reformulé de la manière suivante : obtenir que 95 % des occupants de véhicules automobiles portent leur ceinture de sécurité et attachent convenablement leurs enfants. **Toutefois, à l'avenir, les enquêtes nationales annuelles devraient à l'occasion mettre exclusivement l'accent sur des régions rurales désignées afin de donner une indication plus précise du port de la ceinture de sécurité**. Si les taux d'utilisation de la ceinture de sécurité dans d'autres provinces ou territoires sont tout aussi différents entre les régions urbaines et rurales, il y a lieu de remanier les stratégies d'application de la loi.

Outre l'élaboration d'une nouvelle stratégie de promotion ciblant les jeunes hommes sur les routes rurales, compte tenu du nombre important de victimes d'accidents de la route ne portant pas encore leur ceinture dans le cadre de son programme Vision 2010, le groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 devrait également envisager d'adopter un objectif visant à réduire de 40 % le nombre d'occupants mortellement ou grièvement blessés non attachés par rapport aux chiffres moyens obtenus au cours de la période 1996-2001.

4.2.1.2 Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001

Situation actuelle : L'objectif actuel de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 consiste à réduire de 20 % d'ici à 2001 le pourcentage de décès et d'accidents graves imputables à l'alcool au volant, par rapport aux chiffres de 1990 à 1995. La Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 est un programme fort bien accepté par l'ensemble de la population dans toutes les régions du Canada.

Depuis l'adoption de la Vision en 1996, plusieurs initiatives du programme ont été introduites ou améliorées, lesquelles appuient les trois éléments de base de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001, soit mesures dissuasives et sensibilisation, initiatives législatives et communications.

En 1998, toutes les régions ont participé à des campagnes de sensibilisation et de dissuasion ciblant l'alcool au volant. Par exemple, toutes les régions ont participé à des campagnes axées à la fois sur la sensibilisation et sur les mesures de dissuasion de l'alcool au volant, au cours des saisons de Noël de 1997 et 1998. En 1998, six régions ont mis en œuvre un train de mesures prévoyant au minimum la suspension du permis de conduire pour les chauffeurs jugés coupables d'avoir conduit en état d'ébriété. Dans certaines régions, la durée de ces suspensions a été augmentée proportionnellement, à chaque condamnation subséquente. Au cours de l'année 1998, toutes les régions canadiennes ont entrepris des activités de promotion ciblées pour étoffer le volet sensibilisation de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001.

À l'heure actuelle, les provinces et territoires mènent des initiatives visant à sensibiliser la police, les procureurs de la couronne et l'appareil judiciaire à l'égard de la gravité du problème de l'alcool au volant. Huit régions disposent actuellement d'une forme quelconque de programme d'évaluation et de traitement obligatoire pour les personnes conduisant en état d'ébriété. Plusieurs régions ont des programmes de saisie ou de mise en fourrière des véhicules et deux provinces ont adopté des programmes prévoyant des systèmes antidémarreur avec éthylomètre. En outre, plusieurs régions disposent de programmes de suspension administrative du permis de conduire visant les conducteurs accusés de conduite en état d'ébriété mais non encore condamnés.

En 1999, le Comité permanent de la justice et des droits de la personne de la Chambre des communes a tenu des audiences publiques dans tout le Canada et publié un rapport présentant plusieurs recommandations en vue de dissuader encore davantage les conducteurs de prendre le volant lorsqu'ils ont bu. Nombre des principales recommandations du rapport ont par la suite été retenues dans des dispositions de la loi. Il s'agissait notamment de renforcer les sanctions et les condamnations prévues au Code criminel du Canada et d'accroître la peine maximum pour conduite avec facultés affaiblies causant la mort à l'emprisonnement à perpétuité.

Depuis l'adoption de la Vision en 1996, des progrès ont été faits grâce à l'adoption ou à l'amélioration des programmes susmentionnés. En 1997, on a pu observer une diminution de 10,3 % du nombre de décès résultant d'accidents imputables à l'alcool au volant par rapport à 1995. Les taux de réduction visés pour les blessés graves n'ont pas encore été établis.

Mesures éventuelles à prendre : L'objectif adopté en 1995 (réduction de 20 % du nombre de décès et de blessés graves) lié à la consommation d'alcool devrait être renforcé puisque le nouveau plan envisagé est assorti d'un délai d'exécution de neuf ans. L'objectif pour 2010 devrait être une diminution de 40 % du nombre de blessés graves comparativement à la période de référence 1996-2001. L'objectif continuerait d'être exigeant, mais réalisable, du moins nous l'espérons.

4.2.2 Établissement de nouveaux objectifs nationaux pour Vision sécurité routière 2010

4.2.2.1 Conducteurs dangereux ou à haut risque

Situation actuelle : On appelle conducteurs dangereux ou à haut risque les personnes qui conduisent en état d'ébriété, qui se livrent à des excès de vitesse, qui brûlent les feux rouges ou qui ne portent pas leur ceinture de sécurité. Ce groupe de conducteurs occupent une place de choix parmi les personnes mortellement ou grièvement blessées dans un accident de la route. Une récente étude menée par Transports Canada montre que près de 40 % des conducteurs ayant trouvé la mort et 18 % de ceux qui ont été grièvement blessés ne portaient pas leur ceinture. Les résultats préliminaires des tests d'alcoolémie menés par les coroners pour 1998 montrent que 32 % des conducteurs mortellement blessés avaient un taux d'alcool supérieur au taux d'alcool toléré (plus de 80 mg %) et plus des deux tiers d'entre eux avaient un taux d'alcool dépassant 150 mg %.

En outre, l'excès de vitesse ou une vitesse inadaptée aux conditions de la circulation ont été mentionnés comme des facteurs connexes dans environ 25 % de tous les accidents mortels impliquant un seul véhicule. Ces types de comportements dangereux au volant ne sont pas mutuellement exclusifs mais se chevauchent considérablement. Le groupe de travail sur les conducteurs à haut risque travaille à l'heure actuelle sur une définition pratique de ce qu'est un conducteur dangereux ou à haut risque pour faciliter le repérage de ces personnes dans chaque région. Quatre groupes de travail nationaux, qui exercent leur activité sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé — soit le groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants 2001, le groupe de travail de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 et le groupe de travail sur les conducteurs à haut risque et le groupe de travail sur la vitesse et la gestion de la sécurité aux intersections (SISM) — se penchent activement sur des initiatives visant à faire échec aux comportements des conducteurs dangereux.

Mesures éventuelles à prendre : Récemment, le **SISM** a proposé l'établissement d'objectifs sur cinq ans visant une réduction de 5 à 10 % des accidents liés à la vitesse et de 5 à 10 % des accidents liés à des intersections (collisions qui se produisent à toutes les intersections contrôlées par une signalisation routière ou électronique, à la fois en milieu urbain et rural). Le groupe de travail sur les conducteurs à haut risque a proposé l'établissement à la fois d'objectifs à court et à long terme pour réduire l'incidence des comportements des conducteurs à haut risque. L'objectif à court terme est de faire en sorte que toutes les régions soient en mesure de recenser leur population de conducteurs à haut risque d'ici la fin de 2001. L'objectif à long terme, assorti d'un délai d'exécution de dix ans, est de parvenir à réduire de 20 % le pourcentage de conducteurs qui commettent trois infractions au Code de la route en raison d'une conduite dangereuse (deux si ces infractions sont liées à la consommation d'alcool) dans un délai d'exécution de deux ans.

Les quatre groupes de travail susmentionnés s'efforcent individuellement de promouvoir des programmes qui influenceront de manière positive les usagers de la route dangereux. À l'heure actuelle, seulement deux de ces groupes de travail — celui du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 et celui de la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001 — exercent leur activité dans le cadre de Vision sécurité routière 2001. **Le groupe de travail sur les conducteurs à haut risque et le groupe de travail nouvellement formé SISM devraient exercer leurs activités dans le cadre de Vision sécurité routière 2010 et adapter le délai d'exécution de leurs objectifs afin de les harmoniser avec ceux établis dans le cadre de la Vision renouvelée.**

Plus les objectifs visés auront une large assise au sein du plan de sécurité routière national renouvelé, plus ils susciteront vraisemblablement l'adhésion de la population. Le groupe de travail SISM peut également envisager de coordonner ses activités avec le comité national sur le contrôle uniforme de la circulation — un comité technique de la circulation qui exerce ses activités dans le cadre de l'Association des transports du Canada. Ce comité est chargé des lignes directrices présentées dans le manuel Uniform Traffic Control Devices et portant sur des questions comme les panneaux de signalisation de la circulation, les panneaux de signalisation lumineuse, les marques sur la chaussée et l'établissement de limites de vitesse. De façon à mieux cibler les conducteurs dangereux, le groupe de travail SISM désirera peut-être améliorer ses programmes en établissant des objectifs visant un taux similaire de réduction du nombre de décès et de personnes grièvement blessées dans des accidents où des facteurs comme la vitesse, le passage au feu rouge ou le non-respect d'un arrêt constituent des éléments, de même que pour les objectifs établis en vue de réduire les accidents. Comme nous l'avons dit précédemment, en raison du délai d'exécution prolongé du nouveau programme de sécurité proposé, ces groupes de travail envisageront peut-être de doubler les objectifs qu'ils se sont donnés pour parvenir à une réduction de 20 % du taux de décès et de blessés graves afin de s'aligner sur les objectifs proposés pour d'autres mesures ciblées établies dans le cadre du nouveau programme à plus long terme.

Il existe des zones de chevauchement considérable qui compliquent l'établissement des objectifs de ces quatre groupe de travail et les gains réalisés au sein de chaque groupe ne seront pas totalement cumulatifs. Quoi qu'il en soit, si chacun de ces groupes de travail atteint les objectifs de réduction visés pour les accidents mortels et graves chez les usagers de la route, par rapport aux totaux de référence établis, il y aura indubitablement une amélioration considérable du niveau de sécurité routière au Canada.

4.2.2.2 Jeunes conducteurs

Situation actuelle : Les jeunes conducteurs, définis comme étant ceux âgés de 16 à 19 ans, représentent un peu plus de 10 % des conducteurs mortellement blessés et près de 13 % de ceux qui sont grièvement blessés, alors qu'ils ne représentent que 5 % des titulaires de permis de conduire. Une récente étude portant sur les conducteurs qui ne portent pas la ceinture de sécurité montre que près de 46 % des jeunes conducteurs mortellement blessés dans un accident et près de 22 % de ceux qui avaient été grièvement blessés ne portaient pas leur ceinture de sécurité au moment de la collision. En outre, plus de 18 % des jeunes conducteurs ayant trouvé la mort dans un accident et environ 8 % de ceux ayant subi de graves blessures, à la fois ne portaient pas leur ceinture et avaient consommé de l'alcool, ou conduisaient avec facultés affaiblies (estimation minimale tirée de la base de données nationale sur les collisions).

Le système d'obtention du permis par étapes, programme permettant aux conducteurs novices d'acquérir des compétences au volant graduellement, dans des situations à faible risque, est le programme le plus important mis en place au Canada à l'intention des jeunes conducteurs. À l'heure actuelle, non seulement les jeunes conducteurs, mais les conducteurs novices de voitures de tourisme et les conducteurs de motocyclette de six provinces dont la population représente 80 % de la population totale du Canada, doivent participer à un programme d'obtention du permis en deux étapes, avec des restrictions à la conduite inhérentes et un ou plusieurs examens de conduite, selon la province ou le territoire, avant de se voir accorder l'autorisation de conduire en bonne et due forme. Les études d'évaluation préliminaire menées dans certaines provinces ayant introduit des programmes d'obtention du permis par étapes ont montré l'extrême efficacité de cette mesure. On a pu observer une chute de 19 à 31 % des taux de collision chez les conducteurs novices. Dans une province, ces taux incluent une diminution de 24 % des collisions entraînant la mort ou des blessures, alors que dans une autre, les taux de décès et de blessures chez les conducteurs débutants ont reculé de 28 et de 10 % respectivement. Indubitablement, la réduction de l'exposition au risque des conducteurs novices, en raison des restrictions de conduite inhérentes intégrées au programme d'obtention du permis par étapes a contribué, du moins en partie, à réduire les pertes de vie.

Mesures éventuelles à prendre : Les succès bien documentés des systèmes d'obtention du permis par étapes sont bien connus de tous. Certaines provinces, qui n'ont pas encore adopté le permis par étapes disposent toutefois de programmes similaires moins complets. Au moins une province envisage de réviser les dispositions du Code de la route ayant trait aux conducteurs novices de façon à introduire une forme d'obtention du permis par étapes et une autre envisage des séances de consultation en vue d'étudier la possibilité d'adopter le programme. **Vision sécurité routière 2010 devrait faire de l'adoption du programme d'obtention du permis par étapes par l'ensemble des provinces et territoires une priorité nationale.**

Malgré les succès du programme d'obtention du permis par étapes, comme nous l'avons signalé, les jeunes conducteurs continuent de représenter plus de 10 % de tous les conducteurs mortellement blessés et près de 13 % de ceux ayant subi de

graves blessures. Il y a encore place pour l'amélioration, en particulier dans le groupe des 18-19 ans, qui continuent de représenter environ les deux tiers de ces jeunes conducteurs mortellement blessés. Compte tenu des améliorations déjà obtenues par les provinces ou territoires ayant adopté un programme d'obtention du permis par étapes, nous suggérons un objectif plus modeste visant à réduire de 20 % par rapport à la période de référence (de 1996 à 2001) le nombre de jeunes conducteurs mortellement ou grièvement blessés. L'objectif demeurerait ambitieux mais réalisable.

4.2.2.3 Usagers de la route vulnérables

Situation actuelle : Les usagers de la route vulnérables, qui regroupent les piétons, les cyclistes et les conducteurs de moto ou de cyclomoteur représentent uniformément quelque 20 % des usagers de la route tués ou grièvement blessés chaque année.

En ce qui a trait aux accidents mortels touchant les piétons, deux problèmes subsistent. Parmi les piétons mortellement blessés, les victimes les plus âgées — de 65 ans ou plus — représentent uniformément environ 30 % de tous les piétons mortellement blessés (moyenne pour la période 1993-1997), alors que ce groupe d'usagers de la route représentait en moyenne 12 % de la population canadienne au cours de la période quinquennale. Parmi les personnes grièvement blessées, le problème le plus aigu concerne les jeunes victimes — âgées de 15 ans ou moins — qui représentaient au cours de la période 1993-1997 plus de 28 % de tous les piétons grièvement blessés, alors qu'ils ne constituaient qu'environ 18 % de la population du pays. Outre les considérations relatives à l'âge, plus de 38 % des piétons qui ont été frappés mortellement par une voiture et dont on a évalué la consommation d'alcool au cours de la période visée dépassaient la limite de 80 mg %.

Les accidents dont sont victimes les cyclistes posent un problème majeur dans le groupe des 15 ans ou moins. Au cours de la période 1993-1997, ce groupe d'âge a représenté un peu plus de 39 % des cyclistes tués et près de 45 % de ceux qui ont été grièvement blessés.

Au cours de la période à l'étude, on observe une tendance régulière à la baisse tant dans le nombre de morts chez les motocyclistes que dans le nombre de véhicules immatriculés. Toutefois, le taux de mortalité réel par motocyclette immatriculée a reculé d'environ 40 % au cours de cette période, passant de 6,40 en 1993 à 3,76 en 1997. En dépit des améliorations globales dans le nombre d'accidents mortels touchant des motocyclistes et les taux d'accidents mortels, on a encore des raisons d'être inquiet pour ce groupe d'usagers de la route. Les jeunes motocyclistes (âgés de 19 ans ou moins) représentent un peu plus de 19 % du nombre total de décès dans cette catégorie et un peu plus de 22 % du nombre de motocyclistes grièvement blessés dans des collisions. Ces chiffres sont à peu près deux fois plus élevés que les chiffres comparables pour la distribution d'âge des jeunes conducteurs de véhicules automobiles tués et grièvement blessés dans des accidents. La conduite en état d'ébriété est également une caractéristique non négligeable des accidents mortels touchant les motocyclistes. Au cours de la période 1993-1997, en moyenne près de 34 % des conducteurs de motos qui ont été tués dans des accidents et dont on a vérifié la consommation d'alcool avaient dépassé la limite permise. Sur une note plus encourageante, précisons cependant que le taux de motocyclistes mortellement blessés conduisant avec facultés affaiblies a diminué régulièrement au cours de ces cinq années, passant de 42,4 % en 1993 à 26,5 % en 1997.

Mesures éventuelles à prendre : À l'heure actuelle, il n'existe pas d'initiatives ou de programmes d'envergure nationale faisant la promotion de la sécurité des usagers de la route vulnérables. La mise en place de campagnes de sensibilisation du public ciblant à la fois les jeunes piétons (âgés de 15 ans et moins) et les piétons âgés (de 65 ans ou plus) de même que la sensibilisation des conducteurs de ces groupes aurait probablement des retombées favorables pour ces sous-groupes vulnérables. **Les campagnes d'éducation du public préconisant le port du casque pour les cyclistes et des pratiques sécuritaires pour le cyclisme amélioreraient non seulement la sécurité des cyclistes en cas de collision mais sensibiliserait également les automobilistes à ce groupe d'usagers de la route**. Les campagnes de promotion visant à dissuader les motocyclistes de consommer de l'alcool et à sensibiliser davantage les automobilistes à cette forme moins évidente de transport motorisé, en particulier aux intersections, aideraient probablement à renforcer la sécurité des motocyclistes.

Il y aurait lieu d'établir des objectifs chiffrés visant une diminution de 30 % du nombre de motocyclistes et de piétons mortellement ou grièvement blessés d'ici à 2010, par rapport aux totaux moyens obtenus entre 1996 et 2001. Un accroissement des mesures de dissuasion, des interventions et des campagnes de sensibilisation d'envergure nationale devrait aider à réduire l'incidence élevée de l'alcool parmi les victimes mortellement blessées. Le nombre assez important de jeunes cyclistes, par rapport à l'ensemble des cyclistes tués ou grièvement blessés, porte à croire que ces pertes sont imputables au fait que les enfants agissent comme des enfants. Il y aurait donc lieu d'orchestrer une campagne de sensibilisation et d'information du public à l'appui

d'un cyclisme sans danger. On suggère l'adoption d'un objectif de réduction de 30 % du nombre total moyen de décès et de personnes grièvement blessées parmi ce groupe de victimes par rapport aux chiffres de la période 1996-2001.

4.2.2.4 Sécurité des véhicules commerciaux

Situation actuelle : Le nombre d'accidents mortels et de blessés graves résultant d'accidents impliquant des transporteurs commerciaux au Canada est demeuré relativement constant au cours des cinq dernières années, à environ 18 et 8 %, respectivement. Au cours de la même période, toutefois, le camionnage sur les routes intérieures, mesuré en tonnes-kilomètres de marchandise transportée a progressé de près de 50 %. Toutefois, en 1997, année la plus récente pour laquelle on possède des données, tant le nombre d'accidents mortels que de personnes grièvement blessées a augmenté, passant à 22 % et 10 %, respectivement. Les conducteurs de véhicules commerciaux impliqués dans des collisions de multiples véhicules sont nettement moins susceptibles d'avoir commis une infraction au Code de la route que les autres conducteurs. Les conducteurs de véhicules commerciaux qui ont trouvé la mort dans des accidents étaient également beaucoup moins susceptibles que les autres conducteurs automobiles d'avoir consommé de l'alcool ou d'avoir les facultés affaiblies.

Le *Code national de sécurité* (CNS), qui comprend 15 normes opérationnelles, constitue l'ouvrage national par lequel les pouvoirs publics provinciaux et territoriaux réglementent la sécurité des camions et des autobus. On prévoit que les changements récents et envisagés à plusieurs normes du *Code national de sécurité* continueront à renforcer la performance des véhicules commerciaux sur le plan de la sécurité. D'importantes modifications à l'étude visant les normes du CNS concernent également l'arrimage des cargaisons et les heures de service.

Des amendements à la *Loi de 1987 sur les transports routiers* ont récemment été introduits devant le Parlement (projet de loi C-28). La loi révisée présentera le nouveau régime de sécurité des transporteurs extraprovinciaux à la norme n° 14 du Code national de sécurité (Cote de sécurité). Cette norme permettra aux gouvernements provinciaux d'émettre des certificats d'aptitude à la sécurité aux transporteurs commerciaux ayant un dossier satisfaisant.

Mesures éventuelles à prendre : *L'Enquête nationale sur l'utilisation de véhicules privés* est entrée en vigueur en 1999. Il s'agit d'une enquête annuelle qui fournira des estimations sur la circulation routière de différents types de véhicules au Canada. Ce rapport fournira d'excellents indicateurs de référence pour les transporteurs commerciaux et permettra d'établir des objectifs liés au taux de décès par kilomètre parcouru. L'information recueillie au cours des trois années précédant l'adoption du nouveau plan appelé à remplacer Vision sécurité routière 2001 devrait être utilisée pour fournir des données de base pour l'établissement de réductions ciblées fondées sur les données relatives à la circulation.

La grande disparité dans les accusations portées en vertu des Codes de la route des provinces contre les conducteurs de véhicules autres (47 % en moyenne au cours des cinq dernières années) impliqués dans des collisions avec des véhicules commerciaux, par opposition aux conducteurs de véhicules commerciaux (20 %) porte à croire que les autres conducteurs ne sont pas sensibilisés à la façon de conduire en toute sécurité leur véhicule en présence de poids lourds. Il y aurait lieu d'avoir recours à plus grande échelle à de l'information promotionnelle, notamment la vidéo intitulée The No Zone, qui a été produite et mise sur le marché dans les salons professionnels par l'American Trucking Association, et fournit aux conducteurs de voitures de tourisme des conseils de conduite en toute sécurité en présence de véhicules commerciaux.

Le meilleur niveau de sécurité qui résultera probablement des modifications au Code national de sécurité récemment adoptées ou à l'étude — précisément celles liées à l'attribution de cotes de sécurité aux entreprises exploitant des autobus et aux entreprises de camionnage en activité au Canada et celles se rapportant aux vérifications des installations — l'examen des pratiques de sécurité et de la tenue de registres des transporteurs routiers — devraient rendre possible une diminution de 20 % par rapport aux totaux moyens de 1996 à 2001, du nombre de personnes tuées ou grièvement blessées parmi les usagers de la route dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux. Il y a lieu de comparer également l'objectif du Canada avec les réductions ciblées visant les accidents impliquant des véhicules commerciaux, établi aux États-Unis par le département américain des transports. L'objectif des États-Unis est de réduire le nombre d'accidents mortels d'au moins 50 % d'ici à 2010. Le département américain des transports s'est vu attribuer 70 millions $ supplémentaires pour l'aider à financer plusieurs programmes mis en place pour atteindre son objectif.

4.2.2.5 Sécurité sur les routes rurales

Situation actuelle : Un rapport récemment publié par l'OCDE révélait que les routes rurales constituaient un grave problème de sécurité chez les pays membres et indi-

quait qu'une proportion croissante d'accidents mortels surviennent sur les routes rurales. Les auteurs du rapport observaient que la diminution récente du nombre d'accidents mortels de la circulation survenue dans tous les pays membres de l'OCDE touchait plus rapidement les régions urbaines que les régions rurales. Le rapport met en évidence trois principaux types de collisions, auxquels on attribue environ 80 % de tous les décès survenant sur une route rurale. Il y a notamment : les accidents touchant un seul véhicule, en particulier ceux où le véhicule quitte la chaussée, qui représentent environ 35 % des accidents de la route mortels en milieu rural; les collisions frontales (environ 25 % des collisions mortelles sur les routes rurales); et les collisions aux intersections (environ 20 % des collisions mortelles sur les routes rurales). Les auteurs du rapport mentionnent également au nombre des problèmes le manque de politiques ou d'objectifs de sécurité explicites ciblant les routes rurales dans la plupart des pays membres de l'OCDE.

Au Canada, près de 58 % de tous les occupants de véhicules automobiles ayant trouvé la mort et 44 % de ceux qui ont été grièvement blessés avaient subi leurs blessures dans un accident sur une route rurale. On appelle route rurale toute chaussée non divisée soumise à une limite de vitesse de 80 ou 90 km/h. La non-utilisation de la ceinture de sécurité, la consommation d'alcool et la vitesse, particulièrement chez les victimes d'accident ne touchant qu'un seul véhicule sont considérés comme des questions de sécurité connexes intervenant dans un grand pourcentage de ces accidents. Parmi les autres questions dignes de mention citées comme pouvant avoir une incidence sur la sécurité des routes rurales, mentionnons la difficulté et des dépenses auxquels doivent faire face les organismes de police pour appliquer le Code de la route sur des routes rurales à faible circulation, de même que le délai de réaction accru nécessaire aux véhicules d'urgence pour se rendre sur les lieux d'un grave accident en région rurale.

Mesures potentielles à prendre: Le groupe de travail du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 élabore à l'heure actuelle des initiatives de sensibilisation s'adressant aux jeunes hommes qui ne bouclent pas leur ceinture de sécurité sur les routes rurales. L'Association canadienne des chefs de police a parrainé le Comité de l'Opération Impact, qu'elle a chargé d'élaborer des messages clés mettant l'accent sur les principales questions affectant la sécurité des routes rurales et destiné être appliqué par les agents de première ligne au cours de leur initiative annuelle d'Opération Impact.

Transports Canada élabore à l'heure actuelle un cadre national pour la sécurité sur les routes rurales. Après avoir déterminé l'ampleur du problème et évalué les programmes en place dans les différentes régions, on recensera des initiatives à court et à moyen terme, raisonnablement peu coûteuses, notamment l'intégration d'éléments de sécurité dans la conception de la chaussée et de la zone d'accotement ainsi que des initiatives de répression visant à modifier les comportements dangereux des usagers des routes rurales, pour résoudre des problèmes particuliers.

Il y a lieu de prévoir une réduction cible de 40 % du nombre de décès ou de personnes grièvement blessées parmi les usagers des routes rurales, par rapport aux chiffres moyens de la période 1996-2001, pour la Vision renouvelée de la période allant de 2001 à 2010. Si des progrès sont également accomplis dans tous les autres domaines de la sécurité ayant une incidence sur le cadre rural pour lequel des objectifs ont été établis, ces objectifs devraient être atteints.

5 Facteurs influençant la Vision

La Vision renouvelée, avec ses objectifs inhérents, nécessitera davantage que l'engagement des responsables de la sécurité routière et du grand public, si l'on veut atteindre l'objectif, qui est de doter le Canada des routes les plus sûres au monde. De meilleures données sur les accidents et les risques, les progrès technologiques qui rendent les véhicules automobiles plus sûrs, une utilisation plus efficace des ressources policières chargées de l'application du Code de la route et des améliorations au chapitre de la conception routière et de la circulation — tous ces éléments joueront un rôle positif dans la réalisation de cet objectif.

5.1 Meilleures données sur les accidents et le risque

Situation actuelle : La production de données nationales pertinentes, opportunes et normalisées sur les collisions est depuis longtemps un objectif des chercheurs et des analystes de toutes les régions du pays. L'information réunie à partir de la Base nationale de données sur les accidents de Transports Canada s'est révélée utile pour les besoins de la recherche et de l'analyse, pour l'élaboration de nouvelles normes de sécurité visant les véhicules automobiles et pour l'élaboration de programmes de sécurité. Ces dernières années, des améliorations rétroactives de la qualité de données ont été apportées à la Base nationale de données sur les accidents, ce qui améliore son utilité. Toutefois, en vue d'améliorer l'opportunité des données et de transférer la responsabilité des problèmes de qualité de l'information aux provinces ou territoires,

de même que d'intégrer les nouveaux éléments d'information, Transports Canada, en collaboration avec les provinces et les territoires, a élaboré un modèle pour un fichier de données de seconde génération. Intitulée la Base nationale de données sur les collisions, la base de données est maintenant opérationnelle et referme des éléments d'information utiles qui ne figuraient pas dans la Base nationale de données sur les accidents (par exemple, utilisation des phares de jour, description plus détaillée des types de véhicules impliqués dans des accidents entraînant des pertes de vie et numéro d'immatriculation du véhicule). Toutefois, la rapidité et l'accessibilité des données continuent de poser problème en raison de difficultés pratiques imprévues dans certaines régions.

Le groupe de travail national sur les données a été constitué en 1997. Il a pour mission d'élaborer et de mettre en œuvre un cadre pour l'établissement d'un système canadien de gestion de l'information sur la sécurité routière, de faciliter les liens entre les bases de données connexes sur la sécurité routière et de rendre plus complètes et détaillées les données sur la sécurité routière. Parmi ses principales réalisations à ce jour, mentionnons l'établissement d'un protocole pour relier les bases de données d'intérêt aux professionnels de la sécurité routière, en particulier les données sur le risque et les données médicales; un examen des formulaires de déclaration des collisions; l'élaboration d'une étude de faisabilité en vue d'un système de classification nationale des véhicules; l'élaboration d'une méthode en vue d'une enquête sur le port de la ceinture de sécurité sur les routes rurales; l'élaboration d'un modèle de système d'évaluation et d'analyse du risque permettant l'estimation de différents types de risque de la circulation routière.

En 1999, Statistique Canada a mené la première *Enquête sur l'utilisation des véhicules privés* pour le compte de Transports Canada, dans le but d'établir des estimations annuelles de la circulation routière au pays. L'enquête livre des données sur le nombre annuel de kilomètres parcourus par les principales catégories de véhicules; l'âge et le sexe des conducteurs; le nombre de passagers transportés; l'heure de la journée et la saison; le type de routes parcourues; ainsi que le volume et le type de marchandises transportés par les véhicules commerciaux. L'information obtenue à partir de la première série de sondages est disponible depuis l'automne 2000.

En association avec certains gouvernements provinciaux, les sociétés d'assurance publique et des organismes de police, Transports Canada effectue actuellement une étude portant sur la faisabilité d'un système intitulé Systèmes d'applications technologiques en sécurité routière (STARS), qui repose à la fois sur des applications informatiques et sur les communications. Cette plate-forme technologique à multiples facettes, élaborée principalement comme outil pour les forces de police du Québec, pourrait avoir de nombreux usages, notamment la collecte automatisée sur place de toutes les données sur les collisions de véhicules; l'accès aux dossiers de permis de conduire, d'immatriculation et d'assurance; l'établissement de contraventions et la perception immédiate d'amendes à partir des cartes de crédit bancaires; ainsi que l'inscription en vue de la comparution devant le tribunal.

On établit à l'heure actuelle les protocoles dans l'ensemble des provinces et territoires canadiens pour uniformiser les procédures de collecte et de transfert des données sur les transporteurs, qui seront utilisées pour l'affectation des cotes d'aptitude à la sécurité.

Transports Canada et ses homologues provinciaux et territoriaux travaillent actuellement à la mise au point d'une base de données sur l'infrastructure, intitulée le Système canadien d'information routière qui fera appel à une plate-forme du Système d'information géographique (SIG) pour fournir des données relatives à l'infrastructure routière. Le Système canadien d'information routière renfermera des données sur l'infrastructure, notamment la largeur des voies et des accotements, le type de surface et l'état, les densités de circulation et les lieux de collision (d'après les niveaux de gravité des collisions) pour les routes nationales et d'importance primaire.

Mesures éventuelles à prendre : Les données sur les collisions figurant dans la Base nationale de données sur les collisions permettent à Transports Canada de surveiller les tendances nationales en matière de sécurité routière. L'information plus complète que renferme la Base de données nationale, en particulier le numéro d'immatriculation des véhicules, qui est actuellement fourni par cinq des provinces ou territoires, permet à Transports Canada d'utiliser ces caractéristiques détaillées sur les véhicules pour analyser de façon plus exhaustive les taux de véhicules impliqués dans des collisions et l'efficacité des divers types de systèmes de sécurité des véhicules. Si le Ministère le juge utile, cette information lui facilite la tâche lorsqu'il y a lieu d'élaborer de nouveaux règlements sur la sécurité des véhicules automobiles, ou d'améliorer la réglementation actuelle.

L'établissement d'un lien entre les données sur les traumatismes et les données sur les accidents et le risque connexe facilitera l'élaboration d'initiatives de réglementation fondées sur les traumatismes et permettra une estimation plus exacte du coût des collisions. Le modèle de système d'évaluation et d'analyse du risque permettra d'évaluer le moment voulu, s'il y a risque de collision, de même que l'incidence probable de mesures ciblées pour faire échec au risque mis en évidence.

L'information tirée de l'*Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés* fournira aux experts de la sécurité routière des indicateurs de gestion du risque qui les aideront à élaborer et à mettre en œuvre des initiatives, des programmes et des politiques plus judicieux en matière de sécurité. Cette information permettra également d'effectuer des comparaisons plus exactes de la sécurité routière d'une province à l'autre et entre les pays. Les données sur le kilométrage des véhicules recueillies au cours de la période 1999-2001 devraient être utilisées comme données de référence pour élaborer des objectifs de réduction des taux de décès et d'accidents graves, à la fois au kilomètre parcouru et de façon plus générale (types de route), d'établir la configuration des accidents (impliquant un seul véhicule ou plusieurs) et des indicateurs particuliers (types de véhicules).

Les protocoles pour recueillir des données de recensement nationales sur les collisions se sont révélés satisfaisants pour la production de données de qualité, mais non au bon moment. L'étude de faisabilité de STARS vise à donner une orientation nationale pour l'élaboration de normes uniformes de rendement en matière de collecte automatisée des données. Si les organismes de police et les provinces faisant équipe avec Transports Canada dans l'étude décident que l'adoption du STARS ou d'une variante de la technologie serait avantageuse et réalisable, les organismes de police des régions qui adoptent STARS disposeront alors d'un outil leur permettant d'identifier rapidement les usagers de la route dangereux, qui améliorera par ailleurs l'efficience, la qualité et la rapidité de collecte des données sur les collisions et facilitera l'échange de données pour l'élaboration de programmes de sécurité routière régionaux, provinciaux ou territoriaux, voire nationaux. **Si l'étude de faisabilité révèle que le STARS est utile et compatible dans toutes les provinces participant à l'étude, il faudrait sérieusement envisager son adoption dans toutes les provinces canadiennes.**

Les données recueillies et analysées dans le but d'attribuer aux transporteurs des cotes de rendement sur le plan de la sécurité devraient faire en sorte que tous les transporteurs commerciaux conduisent leur véhicule selon des conventions de sécurité agréées par l'industrie et le législateur.

En reliant l'information sur l'infrastructure routière et le risque de la base de données du Système canadien d'information routière et les données sur les accidents de la Base nationale de données sur les accidents et de la Base nationale de données sur les collisions, les gouvernements fédéral et provinciaux ou territoriaux se donnent les moyens d'analyser les points névralgiques (« black spots ») pour ces grandes artères de même que d'intégrer des caractéristiques de conception routière plus sûres, ainsi que de cibler leurs investissements pour accroître leur rentabilité.

Les données sur l'immatriculation des véhicules devraient continuer d'être utilisées pour servir d'information de référence sur les progrès de la sécurité routière au Canada, par rapport aux autres pays. En outre, les données sur le kilométrage des véhicules devraient également être utilisées pour faire des comparaisons de la sécurité routière avec les autres pays dans le cadre de l'initiative Vision sécurité routière 2010, même si environ la moitié des pays membres de l'OCDE ne peut fournir des données comparatives.

Il y aurait lieu d'envisager sérieusement d'établir et d'adopter à l'échelle du pays, un formulaire normalisé de déclaration des collisions dans le délai d'exécution du nouveau plan. L'adoption d'un formulaire normalisé entraînerait vraisemblablement une déclaration plus complète de l'information, de même qu'une amélioration de la qualité, de l'uniformité et de l'utilité des données.

5.2 Des véhicules automobiles plus sûrs

Situation actuelle : Le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles stipule le rendement sur le plan sécurité d'un large éventail de caractéristiques appartenant aux véhicules qui sillonnent couramment les routes canadiennes. Il compte actuellement plus de 60 règlements couvrant le matériel, notamment les pneus, les freins et les ceintures de sécurité. Ces règlements sont constamment raffinés et perfectionnés, comme l'illustrent les 35 modifications réglementaires actuellement en cours.

Les principales activités de réglementation menées ou parrainées à l'heure actuelle par Transports Canada mettent l'accent sur la protection contre l'impact frontal et latéral en cas d'accident, la protection arrière contre l'encastrement des véhicules sous les semi-remorques, les nouveaux critères régissant les dispositifs de retenue pour enfants, la protection des autobus scolaires et l'amélioration des exigences de sécurité visant les carburants de remplacement. En outre, le Ministère travaille actuellement avec son homologue américain, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), à l'élaboration de règlements supplémentaires visant des éléments comme la retenue des portes, le renforcement de l'intégrité de la sécurité du carburant en cas d'impact arrière et de nouvelles exigences visant la mise à l'essai des pneus.

Le Ministère révise à l'heure actuelle ses exigences visant les essais réglementés de collision pour la protection contre l'impact frontal afin d'inclure non seulement des essais avec des mannequins représentant des hommes adultes de corpulence moyenne

installés dans la bonne position, mais également des enfants et des femmes de petite stature, dans des situations où ils sont en position assise convenable et non convenable. On s'attend à ce que les règlements mis à jour, associés à des améliorations conséquentes de la technologie de la télédétection et des sacs gonflables assurent une meilleure protection aux enfants et aux petites femmes victimes de collisions frontales. On prévoit que de nouvelles exigences seront en place d'ici à 2004.

Le Ministère a conclu récemment une entente officielle avec les constructeurs automobiles pour améliorer la protection des occupants en cas de collision latérale. Les améliorations entraîneront la reconception des portes des véhicules et l'installation de sacs gonflables aux portes latérales, adaptés non seulement aux adultes mais également aux enfants ne se trouvant pas dans la position convenable.

Dans le cadre des efforts menés par Transports Canada pour protéger davantage les occupants en cas de collision avec impact latéral, le Ministère élabore également un nouveau règlement qui introduira l'utilisation d'une famille entière de mannequins ressemblant davantage aux êtres humains et de nouvelles barrières d'essai pour mieux simuler les collisions entre un camion léger et un véhicule loisir-travail de grande taille. On s'attend à ce que ce nouveau règlement soit en place avant 2010 et que les fabricants se conforment volontairement aux nouvelles exigences avant leur date d'entrée en vigueur. Les estimations actuelles indiquent que 31 % des usagers de la route victimes de blessures mortelles et 25 % de tous ceux qui sont grièvement blessés ont été victimes de collisions avec impact latéral. Ces perfectionnements des véhicules automobiles, associés aux campagnes d'éducation et de sensibilisation du public destinées à faire prendre conscience aux automobilistes du nombre élevé de pertes de vies humaines qui se produisent chaque année par suite de collisions avec impact latéral devraient avoir un effet positif à plus long terme sur la réduction du nombre d'occupants tués ou grièvement blessés dans ce type d'accidents.

Nonobstant le dossier exemplaire de la sécurité du transport par autobus scolaire, Transports Canada fait actuellement des recherches sur l'efficacité de systèmes de retenue passifs pour les enfants de la maternelle et ceux de petite stature. Le Ministère prévoit également de collaborer avec la NHTSA à la création d'un siège d'autobus scolaire qui assurerait une protection à la fois active (ceinture de sécurité en trois points) et passive (siège absorbant les chocs).

Les analyses de collisions mortelles mettant en cause des voitures de tourisme emboutissant l'arrière de véhicules commerciaux sont actuellement en cours, pour étayer un règlement visant la protection de l'arrière des véhicules contre l'encastrement en cas d'impact arrière. Le règlement vise à assurer que le dispositif de protection contre l'impact arrière installé sur les nouveaux semi-remorques immatriculées au Canada est efficace pour atténuer les blessures et éviter les pertes de vie. On prévoit la publication du règlement fédéral proposé pour la protection contre l'impact arrière en 2001 et le reste devrait entrer en vigueur avant la fin de 2003.

Transports Canada élabore à l'heure actuelle les critères régissant le système d'ancrage du nouveau dispositif de retenue pour enfants. Le nouveau système exige l'aménagement d'un point d'ancrage solide soit disponible à la base du siège. Ce système offrira une meilleure protection aux enfants occupant un siège pour enfants qui sont victimes d'accidents de la route.

Le Ministère perfectionne à l'heure actuelle les règlements régissant l'intégrité du système d'alimentation en carburant du véhicule en vue de l'harmonisation des exigences fédérales et provinciales. En collaboration avec la NHTSA, le Ministère élabore également ses futures exigences visant les essais imposés aux véhicules alimentés au gaz, au diesel et au moyen de carburants liquides, qui exigeront que ces véhicules puissent supporter un impact arrière à 80 km/h avec un minimum de fuite du carburant. Le règlement actuel prévoit une vitesse de collision de 50 km/h.

Les organismes mondiaux de réglementation des véhicules automobiles ont récemment accepté d'élaborer des règlements mondiaux. L'entente, intitulée l'Accord global a été concrétisée sous les auspices des Nations Unies. Les règlements élaborés en vertu de l'entente prendront le titre de Règlements techniques mondiaux. Le Canada espère avoir recours à ce mécanisme pour intégrer de meilleures exigences de sécurité tirées des règlements d'autres pays, par exemple, les exigences de l'Europe visant l'éclairage des véhicules, afin de renforcer les normes de sécurité comparables des véhicules canadiens.

Mesures éventuelles à prendre : On attend beaucoup au chapitre de la réduction des collisions et des pertes de vie des Systèmes de transport intelligents (STI) qui commencent à entrer sur le marché. De tels systèmes sont capables de repérer des situations routières dangereuses et d'en avertir les conducteurs. Dans de nombreux cas, ces dispositifs informatiques peuvent activer des organes des véhicules telles que les freins, la direction et l'accélérateur sans l'intervention du conducteur. Il prennent le relai lorsqu'ils décèlent un mouvement anormal du véhicule, un mauvais réflexe du conducteur, la proximité d'autres véhicules, la présence d'usagers de la route non protégés, une

chaussée ou des conditions météorologiques dangereuses. Cette information peut être recueillie soit par le matériel à bord ou par des senseurs installés sur les bas-côtés de la route.

Au cours des 10 prochaines années, les STI devraient devenir de plus en plus économiques, sûrs et disponibles. Des systèmes de sécurité avancée comme le contrôle adaptatif de la vitesse de croisière, la vision nocturne, la détection auxiliaire d'obstacles sont déjà proposés sur certains nouveaux modèles. D'autres systèmes intelligents de contrôle de la sécurité, comme un avertissement adaptatif de déboîtement de la voie, des commandes, des commandes arrêt et départ de faible vitesse et le contournement d'obstacles seront bientôt disponibles. Ces technologies promettent de réduire fortement le nombre d'accidents de la route.

Nonobstant les avantages de ces systèmes sur le plan de la sécurité, le Ministère mène des recherches pour faire en sorte que les nouvelles technologies n'entravent pas la capacité des conducteurs novices ou âgés (60 ans et plus) de conduire leur véhicule en toute sécurité. Ces recherches sont motivées par l'idée selon laquelle un accroissement de la distraction des conducteurs, de la charge de travail ou de la propension à l'erreur, en particulier dans le segment de la population des conducteurs âgés pourrait contribuer à accroître les accidents.

5.3 Initiatives pour une application plus efficace

Situation actuelle : Depuis plusieurs années, les services de police dans tout le pays appuient, sous la direction de l'Association canadienne des chefs de police, les initiatives NORP 2001 et STRID 2001 dans leurs efforts pour réduire la fréquence des comportements dangereux au volant. Grâce à des stratégies nationales proactives et des initiatives de sensibilisation de la population, le public en général est mieux informé des questions relatives à la sécurité routière. Le meilleur exemple d'un projet pilote réalisé à l'échelle nationale par l'ACCP est l'Opération Impact, qui a pour mandat principal de fournir aux agents de police de première ligne des trousses d'information détaillée leur permettant d'approfondir leurs connaissances sur les comportements de conduite à haut risque. Ces agents, qui font partie d'environ 2 000 services de police d'un bout à l'autre du pays, utilisent alors cette information sur la gestion du risque pour instruire la population des risques de la conduite à haut risque, notamment la non-utilisation de la ceinture de sécurité et la conduite en état d'ébriété. Les messages clés de l'Opération Impact sont : « La plus grande menace à la sécurité publique est le conducteur avec facultés affaiblies » et « Le meilleur moyen de rester en vie est de boucler votre ceinture ».

La *Base de données sur les pratiques exemplaires en matière de sécurité routière*, qui figure dans la page Web de Transports Canada sur la sécurité routière (www.tc.gc.ca/securiteroutiere) renferme un large éventail de stratégies sur la sécurité de la circulation, dont la plupart ont été élaborées conjointement par des agents de police et leurs collectivités. Cette base de données appuie la prestation de services de police à l'échelle communautaire en facilitant l'accès à des stratégies multidisciplinaires confirmées qui peuvent être adaptées en fonction des priorités nationales, provinciales et locales.

Traditionnellement, les services de police du Canada consacrent une grande partie de leurs activités d'application de la loi à détecter les automobilistes qui ne respectent pas les limites de vitesse. Consciente de la nécessité d'introduire des stratégies de résolution de problèmes et de répartir les ressources d'une façon qui cadre mieux avec les comportements responsables des accidents, l'ACCP collabore avec la GRC, Transports Canada et des organismes provinciaux dans le cadre d'un projet pilote dans le sud de l'Alberta, lequel étudie la prestation de services de qualité en matière de contrôle de la circulation à l'échelle communautaire. Lors des premières étapes du projet, des études préliminaires ont révélé que 70 % des mesures d'application visaient la vitesse, alors que l'excès de vitesse n'est un facteur que dans moins de 20 % des accidents mortels. En revanche, d'autres comportements à haut risque, notamment la conduite avec facultés affaiblies et la non-utilisation de la ceinture de sécurité, recevaient beaucoup moins d'attention. Le but du projet pilote est de fournir un modèle qui puisse faire correspondre la réaction de la police et l'allocation des ressources, afin de faire échec aux comportements dangereux qui sont à l'origine de morts et de blessures.

Mesures éventuelles à prendre : Les services de police devraient recevoir un rapport annuel concis, résumant les thèmes les plus pertinents de la sécurité routière et soulignant l'utilité et la fréquence des éléments de données les plus importants relevés dans les dossiers sur les accidents des provinces et des territoires. Un tel rapport viserait à faire en sorte de doter les organismes d'application de la loi d'une information actualisée sur la gestion des risques et de démontrer l'importance de données de qualité pour la recherche et l'élaboration de stratégies en matière de sécurité routière. Transports Canada et l'ACCP devraient collaborer plus étroitement pour faire en sorte que l'information sur la gestion des risques auprès des cadres de la police et des agents de première ligne soit diffusée de la manière la plus adaptée à chaque groupe en particulier. De plus, le réseau national de communications de

l'Opération Impact (bureaux des services de police de première ligne dans tout le pays) devrait régulièrement faire appel aux médias locaux (journaux, radio et télévision) pour disséminer l'information parmi la population canadienne dans le but de l'informer des questions nouvelles ou locales en matière de sécurité routière, ainsi que des buts et objectifs de la Vision.

Les organismes gouvernementaux responsables de l'administration des lois sur l'alcool au volant au Canada et d'une éventuelle révision de ces lois à l'avenir doivent trouver des moyens de rationaliser le processus d'inculpation pour la conduite avec facultés affaiblies et combler les lacunes de la législation qui découragent les agents de police de première ligne de porter des accusations de conduite en état d'ébriété (DWI), étant donné le peu de chances qu'ils ont d'obtenir une condamnation et les exigences de temps qui rendent impossible le traitement de ces chefs d'accusation.

Il convient d'encourager l'utilisation des protocoles élaborés dans le cadre du Projet pilote sur les services de la circulation, qui se déroule actuellement en Alberta, de les diffuser à grande échelle et d'inciter les collectivités dans tout le Canada à envisager de les adopter.

La réalisation des objectifs de réduction fixés pour plusieurs des initiatives proposées repose soit sur une redistribution des ressources qui accorde une place plus importante aux services à la circulation, soit sur une augmentation de la taille des services à la circulation que devront effectuer les ministères responsables des services policiers au sein de leurs organismes d'application de la loi.

5.4 Initiatives concernant l'infrastructure routière

Situation actuelle : Bien que tout ce qui concerne la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation des routes soit administré par les provinces et les territoires, il existe aussi des lignes directrices nationales mises au point par le Conseil des ingénieurs en chef, comité qui représente toutes les régions du Canada et qui travaille sous l'égide de l'Association des transports du Canada (ATC). L'ATC a récemment publié des guides et des lignes directrices qui portent sur la conception des routes et sur la circulation routière, notamment le *Manuel canadien de la signalisation routière*, le *Geometric Design Guide for Canadian Roads*, et le *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*. Le *Geometric Design Guide for Canadian Roads* a été mis à jour et renferme maintenant des sections sur l'évaluation explicite de la sécurité concernant la plupart des éléments de conception, ainsi que sur les grands principes du document. Un nouveau comité de l'ATC, le sous-comité pour la sécurité routière, qui vient d'être créé, s'occupe de l'intégration des facteurs touchant la sécurité routière à la conception des routes et à la gestion de la circulation routière.

Des recherches ont été menées dans le cadre du Programme stratégique de recherche routière du Canada (C-SHRP) sur le rendement à long terme des chaussées. Les résultats de ces recherches ont été transmis aux communautés qui mettent en œuvre le Programme, dans le but d'appuyer un meilleur investissement et des stratégies d'intervention pour le maintien et la réfection des routes.

Mesures éventuelles à prendre : Le sous-comité pour la sécurité routière susmentionné cherche actuellement à sensibiliser les membres de l'ATC aux questions touchant la sécurité routière, et à promouvoir des techniques de construction routière et une gestion de la circulation qui tiennent compte de la sécurité et qui s'appuient sur un savoir, ainsi que de définir les enjeux de la sécurité routière et de les classer par ordre de priorité. Ce sous-comité élabore actuellement des lignes directrices nationales pour *les vérifications de la sécurité des routes* et pour les *zones d'alerte continues* sur les accotements, et il formule des observations sur l'infrastructure aux fins de la stratégie nationale sur la sécurité des routes rurales. Les vérifications sur la sécurité des routes — un examen explicite de la fonction de conception — doivent faciliter l'intégration des éléments de sécurité aux nouvelles conceptions des routes. Il a été démontré que les zones d'alerte ont réduit de 20 % le nombre de collisions mettant en cause un seul véhicule sortant de la chaussée, avec un rapport avantages-coûts de 30:1 et plus; les zones d'alerte se sont révélées un élément de sécurité économique qui a été mis en pratique avec succès dans d'autres pays.

Le Comité permanent de la conception géométrique de l'ATC finance par ailleurs l'élaboration de lignes directrices nationales pour la rénovation, la réfection, le rechargement et la reconstruction de routes actuelles, dans le but d'apporter des améliorations sécuritaires et rentables à des routes qui seraient trop chères à reconstruire selon les nouvelles normes de conception du *Geometric Design Guide for Canadian Roads*.

Le gouvernement fédéral peut aussi représenter une source d'amélioration des infrastructures, étant donné qu'il effectue des recherches sur diverses méthodes d'évaluation de la sécurité, telles que l'analyse des « points névralgiques », qui serviront de critères pour recenser les programmes visant l'amélioration des routes financés grâce à des

ententes conclues entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. La mise au point du Système canadien d'information routière de Transports Canada, dont il est déjà question dans la section 5.1, fait partie de cette activité. Des données perfectionnées sur les collisions et le risque fourniront les informations sur les routes et les collisions qui sont nécessaires pour effectuer ces évaluations.

Des recherches récentes ont montré que des facteurs touchant l'infrastructure entrent en jeu dans environ 30 % des collisions. Bien que nombre de ces collisions soient directement attribuables à des facteurs spécifiques à la route, il faut reconnaître qu'une conception fautive ou des problèmes opérationnels peuvent également favoriser les erreurs de conduite. À l'avenir, il faudra veiller à ce que les mesures prises relativement à l'infrastructure soient compatibles avec les comportements et les attentes des conducteurs.

Les améliorations de l'infrastructure peuvent contribuer à une diminution des problèmes cités dans les accidents de la route, aussi bien urbains (vitesse et intersections) que ruraux (un seul véhicule, collisions frontales et intersections). Parmi les exemples d'améliorations dans la conception des routes qui ont entraîné une diminution des accidents et du nombre de victimes dans d'autres pays, on trouve notamment l'aplatissement des virages horizontaux — où l'augmentation du rayon de courbure a contribué à une diminution des accidents liés à ce facteur —, et l'élargissement des voies et des accotements — qui a contribué à une diminution des accidents liés à ce facteur.

Les objectifs relatifs à la sécurité de l'infrastructure ont déjà été définis dans le cadre des initiatives concernant la sécurité des routes rurales, la sécurité liée à la vitesse et aux croisements et les usagers de la route vulnérables.

6 Discussion

Pouvons nous atteindre nos objectifs et nos buts et de ce fait progresser vers l'ambitieux objectif de la Vision? Si nous examinons les données sur les accidents mortels de la route au cours des 10 dernières années au Canada (1989-1998), peu d'entre nous auraient prédit qu'au cours de décennie, le nombre d'usagers tués dans des accidents aurait diminué de plus de 30 % malgré une augmentation constante de la circulation. En supposant que la diminution annuelle des accidents mortels de la route se poursuive à un rythme comparable pendant la période d'exécution du nouveau plan, moins de 2 100 usagers de la route périront chaque année dans des accidents de la route au Canada d'ici 2010 — une réussite digne de mention.

À l'heure actuelle, le Canada se classe au 9e rang parmi les pays membres de l'OCDE en matière de sécurité routière. La plupart des pays les plus sûrs ont adopté des initiatives strictes à cet égard, lesquelles ont été diffusées dans l'ensemble de la population. Au Canada, le milieu de la sécurité routière doit relever un défi de taille. Réussir à doter le Canada des routes les plus sûres au monde ne sera pas une tâche facile. Cependant, si le plan et ses objectifs suscitent une large adhésion, à la fois de la classe politique, des intervenants de la sécurité routière et des citoyens, un grand pas sera franchi vers l'amélioration du niveau actuel de sécurité routière au Canada. Les objectifs proposés ont une large assise et la période est suffisamment longue pour permettre l'élaboration et l'adoption de stratégies qui entraîneront des réductions importantes du nombre de morts et de blessés sur les routes.

L'Annexe C renferme une liste complète des objectifs proposés, de leur situation actuelle et des avantages prévus si ces objectifs sont atteints. Il convient de répéter, bien sûr, qu'il existe de nombreux chevauchements pour toutes les réductions proposées dans le plan et que, par conséquent, les réductions du nombre de victimes enregistrées dans chaque groupe d'objectifs ne sont pas entièrement cumulatives. Néanmoins, si plusieurs groupes atteignent des réductions substantielles du nombre de victimes, il y aura indubitablement une amélioration considérable du niveau de sécurité routière du Canada.

7 Recommandations

- Les organismes canadiens voués à la sécurité routière conservent la Vision de doter le pays des routes les plus sûres au monde, et ils ont adopté à cette fin un nouveau plan, qui fait suite à Vision sécurité routière 2001, pour une période de neuf ans. Ce nouveau plan est intitulé Vision sécurité routière 2010.
- Vision sécurité routière 2010 intègre un objectif national général, ainsi qu'un nombre accru d'objectifs partiels — difficiles mais réalisables —, qui doivent susciter de l'intérêt et un engagement véritable de la part des principaux intervenants canadiens de la sécurité routière et des citoyens, pour aider à atteindre son but.
- L' objectif national prévoit une diminution de 30 % du nombre moyen d'usagers de la route tués et grièvement blessés pendant la période 2008-2010 par rapport à la période 1996-2001.

- Les objectifs partiels suivants ont été adoptés; ils serviront de points de référence par rapport aux données de base comparables de la période 1996-2001 :
  - port de la ceinture de sécurité par un minimum de 95 % des occupants de véhicules automobiles et utilisation appropriée des dispositifs de retenue pour enfants par les occupants de tous les véhicules automobiles;
  - diminution de 40 % du nombre d'occupants non attachés blessés mortellement ou grièvement;
  - diminution de 40 % du pourcentage d'usagers de la route blessés mortellement ou grièvement dans des accidents impliquant un conducteur en état d'ébriété;
  - réduction de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents provoqués par un excès de vitesse ou à des intersections routières;
  - diminution de 20 % du pourcentage de conducteurs ayant commis trois infractions dangereuses au Code de la route (deux si ces infractions sont liées à la consommation d'alcool) dans un délai de deux ans;
  - diminution de 20 % du nombre de jeunes conducteurs d'automobile ou de moto dans la tranche d'âge de 16 à 19 ans tués ou grièvement blessés dans des accidents;
  - diminution de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant un véhicule commercial;
  - diminution de 30 % du nombre d'usagers de la route vulnérables (piétons, motocyclistes et cyclistes) tués ou grièvement blessés;
  - diminution de 40 % du nombre d'usagers de la route blessés mortellement ou grièvement sur des routes rurales.
- Les priorités nationales énoncées dans le présent rapport doivent être adoptées dans toutes les provinces et territoires, pendant la période d'exécution de Vision sécurité routière 2010, à savoir : systèmes d'obtention du permis par étapes, méthodes de contrôle policier novatrices au niveau communautaire, campagnes d'éducation publique pour le port du casque par les cyclistes et les pratiques de sécurité cycliste, amélioration de la saisie, du transfert et du couplage des données sur les collisions et le risque.
- Les progrès réalisés par rapport aux objectifs à l'appui de la nouvelle Vision feront l'objet d'un suivi et seront examinés à mi-parcours, c'est-à-dire en 2006, et les objectifs seront au besoin révisés.
- Dans la mesure du possible, les données sur les déplacements routiers de l'*Enquête nationale sur l'utilisation des véhicules privés*, qui sont disponibles depuis l'automne 2000, doivent être amplement utilisées pour réaliser des mesures basées sur les pourcentages, pour tous les objectifs et objectifs partiels adoptés.
- Les données sur les déplacements routiers doivent aussi être utilisées pour établir des comparaisons entre les provinces et territoires pour ce qui est des progrès réalisés par rapport aux objectifs. Par exemple, si des objectifs partiels sont adoptés, les données sur le kilométrage pourraient être utilisées pour comparer le nombre de victimes, selon les types de route provinciale ou territoriale, les types de véhicules en cause et les catégories d'âge des conducteurs;
- Les données sur l'immatriculation des véhicules et sur les déplacements routiers doivent être utilisées pour comparer la sécurité routière au Canada et dans les autres pays membres de l'OCDE.
- Il est recommandé que toutes les provinces et territoires adoptent l'ensemble des objectifs énoncés dans le présent rapport. Toutefois, si ceci n'est pas faisable, certaines provinces ou territoires pourraient opter pour une autre solution viable, par exemple adopter ou conserver les objectifs offrant les meilleures chances d'amélioration, compte tenu des problèmes particuliers que présente la région.
- Transports Canada doit élaborer une méthodologie pour fixer des objectifs de réduction de la fréquence des accidents et du nombre de blessés, par le biais de normes de sécurité des véhicules automobiles canadiens nouvelles et améliorées, et ces objectifs doivent être fixés dans la mesure du possible pour 2010.
- Transports Canada doit continuer de jouer un rôle directeur à l'échelle du pays et d'exercer une fonction de suivi auprès des intervenants clés publics et privés de la sécurité routière, et auprès de la population, dans le but d'appuyer les initiatives et les objectifs adoptés pour réaliser la Vision.

ANNEXE

ANNEXE ÉNONCÉ DE VISION DES PAYS MEMBRES DE L'OCDE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PAYS	VISION	OBJECTIFS DU PROGRAMME DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
Allemagne	Aucune vision précisée.	Le gouvernement fédéral encourage les citoyens à assumer leurs responsabilités en matière de sécurité routière. Si ces mesures échouent, il adoptera des mesures de répression.
Australie	Sécurité du transport routier.	Les accidents de la route, quels qu'ils soient, ne devraient jamais être considérés comme inévitables. La priorité accordée à la sécurité routière devrait refléter l'importance qu'accorde la collectivité dans son ensemble à la protection de la vie humaine et à la prévention des blessures graves. Toutes les mesures de sécurité qui peuvent être justifiées en raison de leurs avantages généraux pour la collectivité devraient être mises en œuvre.
Autriche	Avoir un degré de sécurité routière qui soit comparable à ceux enregistrés dans les trois pays de l'Union européenne qui arrivent en tête à cet égard.	Réduire le nombre de décès et de blessures grâce à la mise en œuvre de programmes et initiatives ciblées.
Belgique	Aucune vision précisée.	Améliorer la qualité et les pratiques de collecte de données sur les accidents et intensifier le partage des données.
Canada	Avoir les routes les plus sûres au monde.	Sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière; favoriser la communication et la collaboration entre les différents organismes voués à la sécurité routière; renforcer les mesures d'application; et améliorer la collecte et la qualité des données sur la sécurité routière dans l'ensemble du pays.
Danemark	Un accident est un accident de trop.	Réduire le nombre de décès et de blessures graves causés par des accidents de la route ainsi que d'accidents à l'origine de blessures.
États-Unis	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre, le taux et la gravité des accidents de la route; permettre aux États et aux collectivités de résoudre leurs problèmes particuliers en matière de sécurité routière; déterminer de nouvelles approches en ce qui a trait au comportement, aux véhicules et à l'exécution des programmes afin de réduire le nombre de morts et de blessés graves.
Espagne	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; favoriser la sécurité routière en améliorant les facteurs liés à l'infrastructure et aux aspects humains et mécaniques.
Finlande	Aucune vision précisée.	Améliorer sans cesse la sécurité routière, de sorte que la Finlande ait un dossier de sécurité routière comparable à celui de la Suède et de la Norvège.
France	Aucune vision précisée.	Mettre en place de vastes programmes de sécurité routière axés principalement sur le comportement humain et qui donneront lieu à une réduction du nombre de décès et de blessures liés aux accidents de la route.
Grande Bretagne	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés et promouvoir la sécurité routière; adopter des politiques de sécurité concertées touchant les différents modes de transport.
Grèce	Aucune vision précisée.	Établir de vastes programmes de sécurité routière axés sur les usagers de la route vulnérables et non vulnérables afin de réduire le nombre de morts et de blessés.
Hongrie	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves.

ANNEXE 1 ÉNONCÉ DE VISION DES PAYS MEMBRES DE L'OCDE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PAYS	VISION	OBJECTIFS DU PROGRAMME DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
Irlande	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; établir des priorités communes et concertées et accroître la coopération entre les organismes et ministères responsables de la sécurité routière.
Islande	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; améliorer la sécurité des jeunes usagers de la route et des usagers vulnérables.
Italie	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; lancer de vastes campagnes de promotion nationale de la sécurité routière; améliorer la collecte, la qualité et le partage des données.
Japon	Aucune vision précisée.	Réduire à zéro le nombre de décès causés par les accidents de la route; confier la responsabilité de la sécurité routière aux gouvernements national et régionaux, aux automobilistes et aux intervenants privés.
Luxembourg	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; sensibiliser davantage la population aux projets de sécurité routière grâce à des campagnes d'éducation du public et à des initiatives de recherche.
Mexique	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; promouvoir la sécurité auprès des conducteurs d'autobus et de camions.
Norvège	Vision zéro.	Établir des programmes de sécurité routière de sorte que, à long terme, personne ne soit tué ou blessé grièvement dans un accident de la route.
Nouvelle-Zélande	Créer une culture de la sécurité en Nouvelle-Zélande qui donne des résultats en matière de sécurité des transports, de sorte que la pratique néo-zélandaise soit exemplaire.	Établir des normes de sécurité reposant sur des pratiques exemplaires et en assurer le respect à un coût raisonnable; améliorer l'efficacité des partenariats; optimiser le niveau et la provenance des fonds alloués à la sécurité; stimuler l'innovation dans les activités, la recherche et la gestion de la sécurité routière; faire preuve de leadership dans tous les aspects de la sécurité routière.
Pays-Bas	Sécurité routière durable.	Adapter les réseaux de sécurité routière aux limites des capacités des usagers de la route; exiger que les véhicules soient équipés de dispositifs qui facilitent leur conduite; informer et renseigner les usagers de la route.
Pologne	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves; améliorer les méthodes de collecte et la qualité des données.
République Tchèque	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de décès et de blessures graves causés par des accidents de la route, ainsi que le nombre de collisions à l'origine de blessures, grâce à des initiatives axées sur l'éducation et la technique, et des mesures législatives et d'application des règlements.
Suède	Vision zéro.	Établir des programmes de sécurité routière de sorte que, à long terme, personne ne soit tué ou grièvement blessé dans un accident de la route.
Suisse	Vision zéro.	Établir des programmes de sécurité routière de sorte que, à long terme, personne ne soit tué ou grièvement blessé dans un accident de la route.
Turquie	Aucune vision précisée.	Réduire le nombre de morts et de blessés graves en recommandant fortement l'adoption d'une conduite préventive et en menant des activités de sensibilisation.

ANNEXE b

ANNEXE — OBJECTIFS DES PAYS MEMBRES DE L'OCDE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PAYS	OBJECTIF(S)	INITIATIVES ET PROGRAMMES PROPOSÉS OU MIS EN ŒUVRE À L'APPUI DE LA RÉALISATION DES OBJECTIFS
Allemagne	Aucun objectif spécifié.	Les objectifs adoptés dans le cadre du programme national de sécurité routière actuellement mis au point; les programmes de sécurité routière mettent actuellement l'accent sur les usagers de la route vulnérables, les jeunes conducteurs et les camions poids lourds ainsi que les accidents de la route sur les routes rurales, en particulier les dangers des abords des routes.
Australie	Réduire de moitié par rapport au niveau de 1999 le nombre de décès et de blessures graves causées par des accidents de la route d'ici à 2010.	**Utilisation de la nouvelle technologie (STI) afin de réduire l'erreur humaine** : s'assurer que les occupants des véhicules bouclent leur ceinture de sécurité; maintenir une distance de sécurité entre les véhicules; veiller au respect des limites de vitesse; surveillance de la vigilance du conducteur; information automatique des services d'urgence du lieu où s'est produit un grave accident; **amélioration de la compatibilité des véhicules et de la protection des occupants** : établissement de normes de sécurité des véhicules et amélioration de la conception; **amélioration de la sécurité des routes (programmes ciblant les trous noirs)** : utilisation d'estimations de coûts des accidents aux fins d'évaluation économique des possibilités d'amélioration routière; réalisation de vérifications de la sécurité routière; amélioration des mesures de contrôle de la circulation afin de créer un milieu urbain plus sûr pour les piétons et les cyclistes; et réduction des dangers des abords des routes; **amélioration de l'équité entre les usagers de la route** : en particulier pour les jeunes usagers et les usagers âgés ainsi que les usagers de routes rurales et les usagers vulnérables; adoption des meilleures pratiques internationales pour évaluer la sécurité routière; **mise en œuvre des améliorations fondées sur des constats aux programmes et aux politiques de sécurité routière** : réalisation de vastes études pour mieux comprendre les facteurs de causalité et les conséquences des accidents de la route et les répercussions des contremesures en place et éventuelles; **amélioration de la formation des conducteurs et des pratiques de délivrance des permis** : amélioration des procédures de formation et d'examen pour les nouveaux conducteurs; **poursuite et amélioration des mesures de sécurité routière en place** : une attention particulière sera accordée à la gestion de la vitesse, à la consommation d'alcool et de drogues et à l'utilisation de dispositifs de retenue et de casques.
Autriche	Réduire de 40 % par rapport aux chiffres de 1998 le nombre annuel de décès causés par des accidents de la route et de 20 % le nombre de blessés d'ici à 2005.	**Respect des limitations de vitesse** : adoption du système de points de démérite; limite de vitesse pour les nouveaux conducteurs; limite de 80 km/h sur les routes rurales; **ceintures de sécurité** : campagnes de sensibilisation du public; augmentation des amendes pour ceux qui ne bouclent pas leur ceinture; utilisation obligatoire pour les camionneurs; amélioration de la formation et du recyclage des conducteurs; **alcool et drogues** : réduction de la limite légale du taux d'alcool dans le sang à 0,05 mg %; tolérance zéro pour les jeunes conducteurs; aucune drogue; uniformisation des amendes pour les conducteurs en état d'ébriété dans toute l'Autriche; examens médicaux périodiques pour tous les conducteurs; mesures de sécurité routière pour les usagers de la route plus âgés; **perceptibilité** : utilisation diurne des phares; sécurité accrue des usagers de la route vulnérables; révision des règles en matière de priorité pour les pistes cyclables; plus grand nombre de zones piétonnières et de pistes cyclables.
Belgique	Aucun objectif spécifié.	**Parmi les mesures en place pour améliorer la sécurité routière**, mentionnons la suspension de permis en cas d'excès de vitesse et d'excès d'alcool; radar photo; limitateurs de vitesse sur les véhicules lourds; programmes de sécurité des piétons et des cyclistes; réforme du système de rapports sur les accidents envisagée afin d'aborder les questions de la qualité, de l'uniformité et de la communication des données et pour faciliter les exercices d'évaluation.
Canada	Deux objectifs mesurables sont liés à l'objectif du Canada, qui est d'avoir les routes les plus sûres au monde. Il s'agit du Programme canadien sur la protection des occupants 2001 (PCPO 2001), qui a pour objectif de convaincre 95 % de la population de porter la ceinture de sécurité et d'attacher	**PCPO 2001** : l'enquête nationale sur l'utilisation des ceintures de sécurité surveille la progression du Canada dans la réalisation de cet objectif; des campagnes nationales (vidéo En voiture 1-2-3-4 et Opération Impact de l'ACCP) et provinciales ou territoriales faisant la promotion d'une utilisation systématique et adéquate de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants; le Groupe de travail du PCPO 2001 a élaboré une campagne de promotion s'adressant principalement aux jeunes hommes qui ne bouclent pas leur ceinture sur les routes rurales; on envisage la tenue d'enquêtes périodiques sur l'utilisation des ceintures de sécurité sur les routes rurales; **Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001** : suspension minimale du permis des conducteurs condamnés pour conduite en état d'ébriété; suspension administrative du permis pour les conducteurs accusés de conduite en état d'ébriété; campagnes de sensibilisation afin d'informer la police, les procureurs de la Couronne et l'appareil judiciaire de la gravité du problème de conduite en état d'ébriété; programmes obligatoires d'évaluation et de traitement; saisie du véhicule et dispositifs de verrouillage du système de démarrage; durcissement des sanctions et des possibilités de détermination de la

ANNEXE — OBJECTIFS DES PAYS MEMBRES DE L'OCDE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PAYS	OBJECTIF(S)	INITIATIVES ET PROGRAMMES PROPOSÉS OU MIS EN ŒUVRE À L'APPUI DE LA RÉALISATION DES OBJECTIFS
Canada (suite)	convenablement les enfants d'ici à 2001; et la Stratégie pour réduire la conduite avec facultés affaiblies 2001, qui a pour but de réduire de 20 % d'ici à 2001 le nombre de décès et d'accidents graves liés à la consommation d'alcool par rapport à la période de référence de 1990-1995.	peine selon le Code criminel canadien et augmentation de la peine maximale à l'emprisonnement à perpétuité pour la conduite en état d'ébriété causant la mort; **conducteurs dangereux** : initiatives visant à recenser les conducteurs dangereux de la province ou du territoire, et objectifs pour réduire le récidivisme des conducteurs dangereux; **vitesse et sécurité aux intersections** : mise en place d'un groupe de travail et établissement d'objectifs afin de régler le problème; **conducteurs novices** : 80 % de la population maintenant concernée par les lois visant les conducteurs; **application** : établissement d'un modèle de protocole de police communautaire; police intégrant les stratégies d'éducation du public (Opération Impact) aux initiatives d'application; **sécurité des véhicules commerciaux** : les récentes révisions du Code national de sécurité (cote de sécurité) continuent à rendre plus sûr le transport au moyen de véhicules commerciaux; **améliorations des automobiles** : l'accent est surtout mis sur la recherche concernant la protection en cas de collision frontale et latérale, la protection en cas d'encastrement arrière sur les semi-remorques commerciales et les dispositifs de freins anti-blocage pour les véhicules légers; un meilleur système d'ancrage des dispositifs de retenue d'enfants dans les véhicules et des systèmes axés sur la sécurité intégrant des degrés d'intelligence au moyen d'éléments senseurs, de systèmes de calculs, de contrôle ou d'avertissement sur les nouveaux véhicules; on travaille à la mise au point d'un cadre national pour la sécurité sur les routes rurales; **initiatives en matière d'infrastructure** : élaboration de lignes directrices nationales en vue de vérifications de la sécurité routière et des zones d'alerte; **données sur les accidents et les risques** : amélioration du fichier national de données sur les accidents; établissement de protocoles de liens avec les données; mise à l'essai de la collecte automatisée sur place des données sur les accidents de la route; première enquête nationale annuelle sur l'utilisation des véhicules (nombre de kilomètres parcourus); **initiatives communautaires, provinciales et territoriales** : système d'obtention du permis par étapes; zones de sécurité communautaire désignées; conduite en hiver; congestion pendant les vacances et sécurité des cyclistes et des piétons.
Danemark	Réduire de 40 % le nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés d'ici à 2012 par rapport aux totaux de 2000.	Régulateur automatique de la vitesse; caméras aux feux rouges; amélioration des méthodes de collecte de données de la police (électronique).
Espagne	Aucun objectif spécifié.	Accroissement des campagnes d'éducation du public; surveillance et contrôle de certaines infractions; amélioration de l'infrastructure routière; réalisation d'études sur les accidents et les mesures de prévention; amélioration des programmes d'inspection des véhicules; amélioration des dispositifs de signalisation et de l'aide aux usagers de la route; adoption de normes internationales et élaboration de règlements nationaux; réduction de la limite légale du taux d'alcool dans le sang à 0,05 et à 0,03 mg % pour les conducteurs professionnels et les conducteurs novices, respectivement.
États-Unis	Réduire le nombre total de décès et de blessés de 20 % par rapport aux niveaux de 2000 d'ici à 2008; réduire de 50 % le nombre de décès causés par des véhicules commerciaux d'ici à 2010.	**Mise en œuvre** d'initiatives de prévention des accidents et de rendement du véhicule du conducteur et technologies de pointe pour augmenter la manœuvrabilité et la stabilité du véhicule; initiatives concernant la conduite avec facultés affaiblies (alcool et drogues); initiatives d'information publique et d'éducation visant les conducteurs dangereux; programmes visant ceux qui brûlent les feux rouges, font des excès de vitesse, changent de voie de manière dangereuse et ne font pas attention aux passages à niveaux; intensification des efforts pour définir et mesurer le problème des conducteurs dangereux, élaborer et mettre à l'essai des contremesures; initiatives axées sur les adolescents; élargissement de la recherche en biomécanique, en particulier pour les enfants et les personnes âgées; intensification de la recherche sur les dispositifs de retenue de pointe des occupants; nouveaux programmes d'évaluation des voitures qui évaluent la protection contre l'impact frontal et latéral; recherche sur les usagers de la route âgés, y compris l'éducation, les pratiques de délivrance de permis et la protection contre les accidents.

ANNEXE OBJECTIFS DES PAYS MEMBRES DE L'OCDE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PAYS	OBJECTIF(S)	INITIATIVES ET PROGRAMMES PROPOSÉS OU MIS EN ŒUVRE À L'APPUI DE LA RÉALISATION DES OBJECTIFS
Finlande	Ramener à 250 d'ici à 2005 le nombre de décès sur les routes et arriver à une réduction du nombre de blessés graves en Finlande qui soit parallèle à celle enregistrée dans les années 90.	**Réduction de l'accroissement de la circulation** : aménagement du territoire; amélioration de la norme d'utilisation des services de transport en commun et promotion de cette utilisation; augmentation des taxes pour les propriétaires de véhicules; **Amélioration de la sécurité routière en agglomération** : amélioration et accroissement des routes et des passages souterrains pour les piétons et les cyclistes; limites de vitesse établies en fonction du nombre de piétons et de cyclistes; surveillance accrue dans les zones où la circulation piétonnière est forte; **Amélioration de l'interaction entre les usagers de la route** : formation continue sur la circulation; accroissement du port du casque de bicyclette, de réflecteurs, des ceintures de sécurité; formation obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs; relèvement de l'âge minimal pour l'obtention d'un permis de conduire d'une moto; amélioration de la formation des conducteurs; intervention auprès des conducteurs dangereux; adoption de programmes visant les conducteurs âgés; **Lutte contre l'alcool au volant** : campagnes d'éducation du public; traitement des récidivistes; dispositif de verrouillage du système de démarrage; intensification des mesures de répression par la police; **réduction des sorties de route et des collisions frontales** : amélioration de l'entretien des routes en hiver; variation des limites de vitesse selon l'état de la route.
France	Aucun objectif spécifié.	**Les initiatives en matière de sécurité routière sont axées principalement sur le comportement humain** : points de démérite si les occupants ne bouclent pas leur ceinture; adoption de lois rigoureuses concernant les excès de vitesse de plus de 40 km par rapport à la vitesse affichée; campagnes intenses dans les médias axées sur le port de la ceinture et l'alcool au volant; projets de recherche axés sur la sécurité sur les routes rurales.
Grande-Bretagne	Réduire de 40 % le nombre de décès ou de personnes grièvement blessées dans des accidents de la route, réduire de 50 % le nombre d'enfants tués ou grièvement blessés; et réduire de 10 % le taux de blessés légers, soit le nombre de personnes légèrement blessées pour 100 millions de kilomètres-véhicules parcourus d'ici à 2010 par rapport aux chiffres moyens de 1994-1998.	**Amélioration des programmes en place instaurés pour le premier exercice d'établissement des objectifs en 1987** : facultés affaiblies des conducteurs (alcool au volant, consommation de drogues et fatigue), application, véhicules et infrastructures ainsi que campagnes d'éducation du public; **nouvelles initiatives** : amélioration des normes de conduite et d'examen des conducteurs; sécurité des motocyclettes; sécurité routière des enfants; usagers de la route vulnérables; initiatives en matière d'infrastructure; application plus rigoureuse des lois; et campagnes visant à réduire la fréquence des excès de vitesse.
Hongrie	Réduire de 25 à 30 % le nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés d'ici à 2000 par rapport aux chiffres de 1992.	**Adoption d'une limite de vitesse de 50 km/h en agglomération**; utilisation diurne des phares sur les routes principales en dehors des agglomérations; utilisation obligatoire des ceintures de sécurité arrière sur les routes rurales; campagnes d'éducation du public; application plus rigoureuse des lois par la police; révision du Code de la route; amélioration du matériel technique de la police; programme d'éducation routière dans les écoles primaires; installation obligatoire de limiteurs de vitesse dans les véhicules commerciaux transportant des matières dangereuses; amélioration de l'infrastructure routière; port obligatoire du casque pour les conducteurs de cyclomoteurs; utilisation interdite de téléphones cellulaires pendant la conduite; adoption de panneaux de signalisation standardisés pour les cyclistes et les piétons.
Irlande	Réduire le nombre de décès et de blessures graves sur les routes irlandaises d'au moins 20 % d'ici à 2002 par rapport aux niveaux de 1997; réduire de 50 % par rapport aux niveaux de 1997 la fréquence des excès de vitesse; accroître le port de la ceinture de sécurité à 95 %; réduire de 25 % le nombre d'accidents mortels lorsqu'il fait noir.	**Nouvelles mesures** : utilisation de systèmes de détection automatique de la vitesse, y compris de caméras fixes de détection de vitesse; alcootests informels; augmentation des amendes sur place en cas de non-utilisation de la ceinture de sécurité et d'autres infractions; élaboration d'un système de démérite qui cible plus précisément la récidive des conducteurs à risque; **amélioration des mesures** : programmes d'éducation du public pour les élèves; accroissement de la recherche sur la sécurité routière; modernisation des systèmes informatiques ayant trait à l'application du code de la route; adoption de dossiers informatisés de délivrance de permis; mise en place d'inspections de la sécurité des véhicules; et améliorations de l'infrastructure routière.

ANNEXE OBJECTIFS DES PAYS MEMBRES DE L'OCDE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PAYS	OBJECTIF(S)	INITIATIVES ET PROGRAMMES PROPOSÉS OU MIS EN ŒUVRE À L'APPUI DE LA RÉALISATION DES OBJECTIFS
Italie	Aucun objectif spécifié.	L'Italie envisage des réformes au système de collecte des données sur les accidents de la route afin d'améliorer la qualité et le partage des données.
Japon	Réduire de 1 500 le nombre total de décès d'ici à 2010 par rapport aux chiffres de 2000; réduire de 20 % le nombre d'accidents impliquant des véhicules commerciaux, et réduire de la sorte de 170 le nombre de décès.	Amélioration de l'infrastructure routière et des installations de sécurité; programmes d'éducation du public; amélioration des caractéristiques des véhicules en matière de sécurité; règlementation et contrôle efficace de la circulation; amélioration des services d'intervention d'urgence et de traitement médical; réalisation d'études sur la sécurité routière, en particulier pour la population vieillissante; élaboration de mesures de sécurité reposant sur les systèmes de transport intelligent (STI).
Norvège	Ramener à 200 ou moins le nombre de décès causés par des accidents de la route d'ici à 2012.	**Au nombre des mesures actuelles,** mentionnons l'amélioration des routes et de l'environnement routier; une plus grande surveillance policière; une meilleure éducation et information des conducteurs; des programmes visant à améliorer le comportement des usagers de la route; un resserrement des sanctions; l'interdiction d'utiliser les téléphones cellulaires au volant; une recherche accrue sur la sécurité routière.
Nouvelle-Zélande	Ramener à 420 ou moins le nombre de décès causés par des accidents de la route d'ici à 2001.	Réduction de la limite de vitesse sur autoroute pour qu'elle soit ramenée à 90 km/h; augmentation de l'âge minimal de la conduite à 17 ans; objectif visant à ce que 98 % des occupants de l'avant du véhicule bouclent leur ceinture; obtention de résultats optimistes des alcootests obligatoires et des programmes de caméras de détection de la vitesse; réduction du nombre de décès de motocyclistes pour qu'il ne constitue plus que 8 % du nombre de tués de la route.
Pays-Bas	a) Ramener à 750 ou moins le nombre de décès et à 14 000 ou moins le nombre de victimes hospitalisées d'ici à 2010; b) réduire de 25 % en 2000 le nombre total de morts et de blessés par rapport au total de 1985; objectifs supplémentaires : ramener à 100 en 2000 le nombre de décès liés à l'alcool; d'ici à 2000, amener 90 % des occupants d'automobiles à boucler leur ceinture; veiller à ce que les excès de vitesse ne constituent pas plus de 10 % des citations.	**Les premiers programmes de sécurité routière** visaient à réduire le nombre de citations pour conduite en état d'ébriété, excès de vitesse et conduite dangereuse; à améliorer la sécurité des cyclistes et des véhicules lourds; les craintes de ne pas atteindre les objectifs ont donné lieu à l'adoption de plans supplémentaires de sécurité routière préconisant une **sécurité routière durable** : le principal objectif de la sécurité routière durable à court terme était d'améliorer l'application du code de la route; d'améliorer l'infrastructure routière; d'accroître l'efficacité du programme; la décentralisation des politiques en matière de sécurité routière a été convenue en 1994 par les principaux organismes concernés.
Pologne	Aucun objectif spécifié.	Adoption d'un nouveau système de collecte de données sur les accidents de la route qui met l'accent sur l'amélioration de la qualité des données.
République Tchèque	D'ici à 2010, ramener le nombre de morts par million d'habitants à moins de 70.	**Véhicules :** harmonisation des règlements avec ceux en vigueur dans l'Union européenne; utilisation des phares en journée; utilisation obligatoire des dispositifs de retenue pour enfants; **Conducteurs :** adoption du système de points de démérite; nouvelle formation des conducteurs; uniformisation des limites de vitesse avec celles en vigueur dans l'Union européenne; **Routes :** vérifications de la sécurité routière; prise en compte de la sécurité routière lors de la conception de nouvelles routes; adoption de mesures de ralentissement de la circulation en agglomération et utilisation d'autres moyens de transport; amélioration de la sécurité des usagers de la route vulnérables; **Éducation :** vastes campagnes de sensibilisation du public axées sur la sécurité en général et programmes particuliers axés sur les excès de vitesse et les jeunes conducteurs de sexe masculin en particulier; **Application :** introduction des radars photos; réduction de la limite de vitesse sur les autoroutes, en agglomération et dans les centres urbains selon les niveaux recommandés par l'Union européenne.

ANNEXE OBJECTIFS DES PAYS MEMBRES DE L'OCDE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

PAYS	OBJECTIF(S)	INITIATIVES ET PROGRAMMES PROPOSÉS OU MIS EN ŒUVRE À L'APPUI DE LA RÉALISATION DES OBJECTIFS
Suède	2007 : réduire de moitié le nombre de décès par rapport aux totaux de 1996; l'objectif ultime à long terme, dans le cadre de l'initiative Vision zéro, est que personne ne soit tué ou grièvement blessé sur le réseau routier.	Adoption de programmes visant à réduire la conduite en état d'ébriété, les excès de vitesse et d'autres infractions relatives à la conduite d'un véhicule; aucune exemption pour la non-utilisation de la ceinture de sécurité; création d'un environnement routier plus sécuritaire en région urbaine et rurale; amélioration de l'intervention médicale d'urgence; conception de véhicules plus sécuritaires; et établissement de liens entre les accidents et les données médicales.
Suisse	Gouvernement : objectif à long terme de 350 décès ou moins et un maximum de 5 décès par 100 000 habitants; bfu (Conseil suisse national de la sécurité) : a) objectif à moyen terme (2010) de 350 décès ou moins; et b) objectif à long terme (2020) de 0 décès ou personne grièvement blessée dans des accidents de la route (Vision Zéro).	0,05 mg %; intensification des initiatives de sensibilisation à la circulation axées sur le port de la ceinture de sécurité et les sacs gonflables; adoption d'un système d'obtention du permis par étapes; nouvelle loi ayant trait aux médicaments prescrits et non prescrits; promotion de l'utilisation des transports en commun; projets de sécurité des piétons; utilisation accrue des ronds-points en régions urbaines; amélioration de l'infrastructure et de la technologie routières; intensification de l'application des lois.
Turquie	Aucun objectif spécifié.	Initiatives de promotion de la sécurité routière axées sur les mesures de conduite préventive : port de la ceinture de sécurité et utilisation adéquate des dispositifs de retenue pour les enfants; sensibilisation des piétons; conduite nocturne; bon entretien des véhicules; vérification aléatoire sur la route (immatriculation des véhicules et vérification de la conduite avec facultés affaiblies).

Nota : Les pays membres de l'OCDE pour lesquels on ne disposait pas d'information sur les objectifs en matière de sécurité routière ou les initiatives menées dans le domaine à l'appui de l'amélioration de la sécurité routière ont été exclus de ce tableau.

ANNEXE

ANNEXE OBJECTIFS PROPOSÉS POUR VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010

OBJECTIF	DONNÉES DE RÉFÉRENCE (DONNÉES DE 1996-1997 ET DE 1998-1999)	AVANTAGES ESCOMPTÉS SI LES OBJECTIFS VISÉS SONT ATTEINTS
Baisse de 30 % du nombre moyen d'usagers de la route tués et grièvement blessés entre 2008 et 2010 par rapport aux chiffres comparables de 1996-2001.	Tués (données de 1996-1999) : 3 014; blessés graves (données de 1996-1999) 19 206.	* réduction de 904 du nombre d'usagers de la route tués et de 5 762 du nombre de blessés graves.
Utilisation dans une proportion de 95 % de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants.	Données de 1996-1999 : 89,1% des occupants de véhicules légers avaient bouclé leur ceinture et attaché les enfants.	Réduction de 115 du nombre d'occupants tués en 2010 si le port de la ceinture de sécurité passe graduellement à 95 %.
Baisse de 40 % du nombre d'occupants tués ou grièvement blessés en raison de la non-utilisation de la ceinture.	Données de 1996-1997 : tués : 906 Blessés graves : 2 921.	Réduction de 362 du nombre d'occupants tués et de 1 168 du nombre d'usagers grièvement blessés.
Baisse de 40 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents liés à la consommation d'alcool.	Données de 1997 (rapport SRCFA) tués : nombre estimatif de 1 071 usagers de la route tués dans des accidents liés à la consommation d'alcool - blessés graves : 3 613.	Réduction de 428 du nombre d'usagers de la route tués et de 1 445 du nombre d'occupants grièvement blessés.
Réduction de 20 % du nombre de tués et de blessés graves dans des accidents survenus à des intersections ou attribuables à des excès de vitesse.	Données de 1996-1997 : Liés aux intersections : Tués : 801 Blessés graves : 7 497 Excès de vitesse : Tués : 525 Blessés graves : 2 046.	Liés aux intersections : Réduction de 160 du nombre d'usagers de la route tués et de 1 499 du nombre d'occupants grièvement blessés; excès de vitesse : réduction de 105 du nombre d'usagers de la route tués et de 409 du nombre de personnes grièvement blessées.

* En raison des chevauchements considérables entre les objectifs, les réductions du nombre de tués et de blessés précisées si l'objectif national de 30 % est atteint (réduction du nombre de tués de 904 et du nombre de blessés graves de 5 762) sont considérablement moins importantes que la somme des réductions précisées pour chaque objectif (soit une baisse du nombre de tués de la route de 2 110 et du nombre de blessés graves de 9 200).

ANNEXE OBJECTIFS PROPOSÉS POUR VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010

OBJECTIF	DONNÉES DE RÉFÉRENCE (DONNÉES DE 1996-1997 ET DE 1998-1999)	AVANTAGES ESCOMPTÉS SI LES OBJECTIFS VISÉS SONT ATTEINTS
Réduction de 20 % du nombre de conducteurs qui commettent trois infractions à risque élevé en matière de conduite (deux si elles ont trait à l'alcool) dans un délai de deux ans.	Les provinces et territoires doivent d'abord recenser leur population de conducteurs dangereux.	Les réductions estimatives reposeront sur l'information fournie par les provinces et territoires.
Réduction de 20 % du nombre de jeunes conducteurs (âgés de 16 à 19 ans) tués ou grièvement blessés dans des accidents.	Données de 1996-1997 pour toutes les provinces et tous les territoires : Motocyclistes et conducteurs de cyclomoteurs : tués : 14; blessés graves : 116; conducteurs d'automobiles : tués : 143; blessés graves : 1 018.	Réduction de 3 du nombre de conducteurs de motos et de cyclomoteurs tués et de 23 du nombre de conducteurs grièvement blessés; réduction de 29 du nombre d'automobilistes et de 204 du nombre de blessés graves.
Baisse de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents mettant en cause des transporteurs commerciaux.	Données de 1996-1997 : Tués : 610; Blessés graves : 1 795	Réduction de 122 du nombre d'usagers de la route tués et de 359 du nombre de blessés graves
Diminution de 30 % du nombre de piétons, de motocyclistes et de cyclistes tués ou grièvement blessés.	Données de 1996-1997 : Piétons : tués : 434 grièvement blessés : 2 133 Conducteurs de motocyclettes ou de cyclomoteurs : Tués : 123 grièvement blessés : 1 025 Cyclistes : Tués : 64 Blessés graves : 630	Réductions du nombre de tués et de blessés d'ici 2010 : Piétons : Tués : 130 Blessés graves : 640 Conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs : Tués : 37 Blessés graves : 308 Cyclistes : Tués : 19 Blessés graves : 189
Baisse de 40 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés sur les routes rurales	Données de 1996-1997 : Les routes rurales incluent les routes où la limite de vitesse affichée est de 80 ou 90 km/h Tués : 1 499 Blessés graves : 7 391	Diminution des tués et des blessés en 2010 : Tués : 600 Blessés graves : 2 956

REMERCIEMENTS

Le présent rapport est l'œuvre de Paul Gutoskie de la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile de Transports Canada.
Les organismes qui suivent ont apporté leur précieux concours à la préparation de ce document :

- **Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé**
- Comité permanent sur la sécurité routière — recherche et politiques
- Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules
- Comité permanent sur la conformité et la réglementation

- **Association canadienne des chefs de police**

- **Association des transports du Canada**
- Conseil des ingénieurs en chef

- **Organismes de sécurité nationaux**

Un comité regroupant les organisations nationales vouées à la sécurité routière

Pour plus de renseignements au sujet des programmes et des initiatives en matière de sécurité routière à l'échelle nationale, veuillez communiquer avec Transports Canada, sans frais au 1 800 333-0371 ou au (613) 998-8616 si vous téléphonez de la région d'Ottawa, ou envoyer par courrier électronique vos commentaires ou questions à securiteroutiere@tc.gc.ca. Vous pouvez également visiter le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca/securiteroutiere

Le contenu de cette publication peut être reproduit sans autorisation expresse pourvu qu'il soit fait mention de la source.
©Travaux publics et Services gouvernementaux, 2001